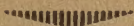


L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

PAR L'ATLANTIQUE

OU

PAR LE SAHARA ?



THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Montpellier

par

Georges TUAILLON

Chef d'Escadron d'Artillerie



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Éditeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124

LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53, Rue Stanislas, NANCY

1936

Thèse Montpellier
1936

L'AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

PAR L'ATLANTIQUE

OU

PAR LE SAHARA ?



THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée à la Faculté des Lettres de l'Université de Montpellier

par

Georges TUAILLON

Chef d'Escadron d'Artillerie



CHARLES-LAVAUZELLE & C^{IE}

Éditeurs militaires

PARIS, Boulevard Saint-Germain, 124

LIMOGES, 62, Avenue Baudin | 53, Rue Stanislas, NANCY

1936

*
39873.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

*A MM. LES PROFESSEURS D'HISTOIRE
ET DE GÉOGRAPHIE
DE LA FACULTÉ DE MONTPELLIER*

avec l'expression de mes sentiments très reconnaissants

A MA FAMILLE

UNIVERSITÉ DE MONTPELLIER

Faculté des Lettres

PROFESSEURS.

- MM. FLICHE, doyen, correspondant de l'Institut, histoire et archéologie du Moyen-Age.
GRAMMONT, linguistique.
Jules SION, géographie.
VILLENEUVE, langue et littérature latines.
Marcel BLANCHARD, histoire moderne et contemporaine.
POYER, sociologie et science de l'éducation.
AMADE, langue et littérature espagnoles.
Louis ROUSSEL, langue et littérature grecques.
DEMANGEL, archéologie et histoire de l'art.
MARTIN, langue et littérature anglaises.

MAITRES DE CONFÉRENCES.

- MM. BOUVIER, littérature française.
THOMAS, histoire et géographie du Languedoc.
PALANQUE, histoire ancienne.
PERRET, langue et littérature latines.
BOURCIEZ, langue et littérature romanes.
JOURDA, littérature française.
SCHUHL, histoire de la philosophie et des sciences.
BON, archéologie et histoire de l'art (suppléant).
MARRES, assistant de géographie.

CHARGÉS DE COURS COMPLÉMENTAIRES.

- M^{me} VIREBAYRE-TAILLARD, langue et littérature italiennes.
MM. LABATUT, langue et littérature allemandes.
CYPRIANI, langue et littérature grecques.
G. DONAT, secrétaire.
L. DUBOIS, secrétaire honoraire.

JURY.

- MM. FLICHE (président), SION, BLANCHARD, PALANQUE et MARRES (membres).

A la poignée de héros, l' « élite de l'élite » qui nous a donné « la plus grande France » et pour qui nous n'aurons jamais ni assez de reconnaissance ni assez d'admiration.

G. T.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

« Le plus exact, le plus lumineux et le plus attirant tableau du Niger nous a été donné par un écrivain qui ne l'a jamais vu et dont Jules Lemaitre avait déjà dit qu'il était, avant tout, un grand poète épique; je veux parler d'Emile Zola. Ne nous étonnons pas! Les frères Jérôme et Jean Tharaud nous ont révélé, dans *La randonnée de Samba Diouf*, avec une psychologie aiguë, les noirs de la boucle qu'ils n'ont jamais fréquentés, alors que le maître écrivain Paul Adam, qui vécut plusieurs mois en Afrique, n'a pas compris grand'chose, comme l'atteste son livre sur *Notre Carthage*, à la mentalité intime de ces mêmes noirs. »

Camille GUY : *L'Afrique occidentale française* (pp. 26 et 27).

« Qu'on ne dise pas que je n'ai rien dit de nouveau, la disposition des matières est nouvelle. Quand on joue à la paume, c'est une même balle dont jouent l'un et l'autre; mais l'un la place mieux. »

PASCAL.

LA NATURE DU PROBLÈME



L'Afrique Occidentale Française par l'Atlantique ou par le Sahara?

CHAPITRE PREMIER.

GÉNÉRALITÉS. — COMPOSITION. — LIMITES. — FORMATION. — LE BUT DE NOTRE OUVRAGE.

Généralités. — Composition.

Point n'était besoin des expositions coloniales admirées à Marseille en 1922 et, à Paris, en 1931, pour faire connaître l'A. O. F. dont la place dans nos possessions s'affirme plus prépondérante chaque jour. Depuis longtemps, l'on sait tous les rapides progrès qu'elle a réalisés. Effectivement, aujourd'hui, elle ne compte pas moins de sept colonies.

Ce sont :

- 1° *Le Sénégal* (chef-lieu Saint-Louis);
- 2° *La Guinée française* (chef-lieu Konakry);
- 3° *La Côte d'Ivoire* (chef-lieu Bingerville);
- 4° *Le Dahomey* (chef-lieu Porto-Novo);
- 5° *Le Soudan français* (chef-lieu Bamako);
- 6° *La Mauritanie* (chef-lieu Saint-Louis);
- 7° *Le Niger* (chef-lieu Niamey).

Il faut leur ajouter le territoire autonome de Dakar et ses dépendances.

La colonie de la Haute-Volta (chef-lieu Ouagadougou), qui avait été constituée en 1919 par un certain nombre de circonscriptions administratives détachées alors de la colonie du Haut-Sénégal et du Niger, a été, en septembre 1932, supprimée, pour compression budgétaire,

par M. Albert Sarraut, ministre des colonies, qui, s'inspirant à la fois des raisons topographiques et des courants commerciaux méritant d'être favorisés, a réparti ses circonscriptions entre le Niger, le Soudan français et la Côte d'Ivoire.

Cet ensemble compte 13 millions et demi d'habitants, couvre une superficie de 3.913.000 kilomètres carrés et se développe entièrement à l'ouest de l'axe central du continent africain qui oscille autour de 20° de longitude est.

Limites.

Il a comme limites :

Au Nord, une ligne allant du Cap-Noun à l'Adrar des Iforas, et une autre allant de l'Adrar des Iforas au nord du massif du Tibesti.

A l'Est, une ligne allant du massif du Tibesti au lac Tchad, et passant entre Bardaï et Aïn-Galaka.

Au Sud, une ligne qui contourne la Nigeria anglaise, suit le golfe de Guinée le long du Dahomey et de la partie orientale de l'ancien Togo, contourne le Gold-Coast, et longe l'Atlantique suivant la Côte d'Ivoire, c'est-à-dire de l'embouchure du Tanöe à celle du Cavally.

A l'Ouest, une ligne qui part du Cavally, contourne la Liberia, la Sierra Leone, suit la côte de la Guinée française, contourne la Guinée portugaise, épouse à nouveau la côte suivant le pays de la Casamance, fait encore une sinuosité cette fois autour de la Gambie anglaise, et revient à nouveau longer la côte jusqu'au Cap-Noun, non sans avoir contourné le Rio de Oro espagnol.

Ainsi, grâce à cet appoint et à celui du Maghreb et de l'A. E. F., la France peut être considérée comme limitée au Sud non par la Méditerranée, mais par le Congo, et sa plus grande largeur n'est plus de Brest au Rhin, mais de Dakar à l'Ouadaï.

Comment s'est constituée l'A. O. F.

Cependant, cet agrandissement de notre patrie, s'il n'a pas été effectué sans gloire, ne l'a pas été sans peine. Il est resté étranger à nos dirigeants, sauf peut-être à M. Etienne qui a été l'« Africain », comme Jules Ferry avait été le « Tonkinois » et le « Tunisien ». Nous le devons à la ténacité, à l'abnégation, à la valeur de quelques héros isolés que le coq gaulois avait, semble-t-il, fait sortir du sable du Soudan rien qu'en le grattant, de quelques hommes de tête et de cœur qui ont d'autant plus droit à notre reconnaissance éternelle que, pour réussir dans leurs entreprises, ils n'ont rien demandé. Ces surhommes n'ont eu à leur disposition, pour faire leurs dures étapes sous le soleil torride, ni glace, ni quinine, ni casque. Ils n'ont pas eu d'argent pour payer des tirailleurs qu'ils recrutaient et faisaient vivre sur le pays, les vêtissant seulement de haillons, et — seul signe de ralliement — d'un simple chiffon rouge ceignant la tête en guise de chéchia. Craignant souvent d'être désavoués, ils ont même, dit A. Sarraut, « caché leurs desseins jusqu'au jour où ils ont pu dire à la France en lui montrant la grande œuvre accomplie : « Voilà! » (1).

Ils ont prouvé, selon Barot-Forlière, que l'histoire immortelle est uniquement pétrie d'action. Alors que l'opinion publique française considérait les colonies comme « quelque chose de très loin là-bas en plein soleil » (sénateur Lucien Hubert) (2), ils ont vécu l'admirable aventure de notre geste coloniale » (3) étincelante de multiples beautés engendrées dans la souffrance acceptée » (Camille Mauclair) (4). Ils ont créé un véritable empire à côté des « témoins mélancoliques et fiers des magnifiques espérances des siècles passés » (5). Et c'est pourquoi, en pensant à eux, nous répétons avec plus de force

(1) A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, p. 16.

(2) D'après A. SARRAUT : *Ibid.*, p. 15.

(3) *Ibid.*, p. 15.

(4) D'après BAROT-FORLIÈRE : *L'oubli sur la gloire*, p. 1.

(5) A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, p. 24.

la parole de G. d'Annunzio : « Le monde est un don des héros à la multitude » (1).

Nous étant installés sur la côte occidentale, puis sur la côte septentrionale de l'Afrique, ici comme là, nous avons obéi à « cette loi que Ratzel appelle le principe d'accroissement des superficies ». Nous avons dû consolider nos points d'appui en soumettant l'arrière-pays. Nous avons été pris dans l'engrenage de la conquête, éternels trimardeurs, inspirés du grand idéal de la solidarité humaine. Et maintenant les bassins du Sénégal et du Niger et leurs dépendances sont un des beaux fleurons de la France d'outre-mer. Or, « on ne peut plus aujourd'hui dans notre pays penser national sans penser colonial ».

Le but de notre ouvrage.

L'histoire si glorieuse et la géographie si intéressante de notre A. O. F. seraient dignes, par conséquent, d'une étude approfondie. Mais celle-ci demanderait un travail trop considérable pour que nous ayons l'intention de l'entreprendre. Comme dit Ed. de Martonne, si l'on voulait tout dire sur l'A. O. F., il faudrait une encyclopédie.

Il nous a semblé cependant que, dans ce vaste ensemble, les différentes façons dont les Français ont abordé ces immenses contrées (ou dont ils en sont sortis) présentaient un intérêt spécial, qui s'augmentait encore pour l'avenir et, dans tous les cas, au triple point de vue militaire, administratif et économique.

Nous nous sommes donc proposé sans plus, dans le cadre étroit de ce modeste ouvrage, de rechercher comment s'est opérée la conquête, quelles ont été l'œuvre du politicien et de l'administrateur, la situation du colon et même l'influence sur le mouvement des idées, qui en sont résultées, enfin que peut devenir en conséquence l'A. O. F.

En un mot, nous allons étudier, pour la France, les voies d'accès et débouchés de toute nature passés, présents ou futurs de l'A. O. F. aussi bien par l'Atlantique que par le Sahara et nous nous permettrons ensuite de faire entre eux une comparaison.

(1) PIQUET : *Histoire des colonies françaises*, p. 8.

CHAPITRE II.

LE SÉNÉGAL, SIÈGE DE NOS PREMIERS COMPTOIRS. NOTRE INSTALLATION CONCURRENTÉ SUR LE GOLFE DE GUINÉE. NOTRE INSTALLATION EN AL- GÉRIE D'OU DATE LA REPRISE DU MOUVEMENT AFRICAIN.

L'Afrique, semblable, d'après Livingstone, à une auge gigantesque, et par cela même peu propice aux explorations, « avait fait longtemps défaut à l'Histoire » (1). (G. Hanotaux.)

Le Sénégal est reconnu seulement au ^{xiii}e siècle par des Génois. Lancelot redécouvre les Canaries déjà repérées par des Carthaginois, et les frères Vivaldi explorent l'embouchure du Sénégal. Celui-ci ne reçoit qu'au ^{xiv}e siècle la visite des premiers Français, — ce sont des Dieppois qui, après avoir exploré la côte du Cap-Vert jusqu'à la côte des Graines, en rapportent de l'ivoire et du poivre. A leur tour, des Rouennais atteignent la côte d'Or où ils fondent la « mine » qui donne son nom au comptoir « Elmina ».

Pendant la guerre de Cent ans, les Français, retenus sur le continent, subissent une éclipse et sont supplantés par les Portugais qui s'installent à Arguin, puis au Cap-Vert, et pénètrent ensuite dans le Cayor, le Sahara, la Gambie et la Casamance.

Après eux, arrivent les Espagnols.

Le Sénégal ne devient colonie française qu'à la fin du ^{xv}e siècle. En 1558, le bateau dieppois, *La Gallaire*, remonte le Sénégal jusqu'à Podor et en chasse les Portugais. Une escale est faite à Gorée par la plupart des navires normands qui vont au Brésil chercher des bois et des peaux.

Les Normands s'établissent aussi à Saint-Louis. Les Français, écrit en 1594 le capitaine André Alvariez d'Al-

(1) Rapporté par O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 62.

made, s'y croient chez eux comme s'ils étaient dans un des ports de leur patrie. Ils se trouvent d'ailleurs en compétition serrée avec les Hollandais, et surtout les Anglais, « marchands de Londres », qui reçoivent le monopole du commerce entre le Cap-Blanc et le cap de Bonne-Espérance par une charte de Jacques I^{er}.

Sous Richelieu et Colbert.

Déjà, à cette époque, Richelieu puis Colbert assignent à l'activité française la découverte de Tombouctou. Et, sur les âmes des explorateurs, le mystère de l'Afrique, augmenté de l'attrait de richesses légendaires et de danger certain, exerce son influence. La pénétration la plus active au Sénégal, en Guinée, au Gabon est tentée par des Français, Dieppois, Rouennais, Rochelois, qui en rapportent « maniguette, or, morphil, bêtes et oiseaux ».

Les Compagnies de commerce privilégiées.

Mais nous concentrons nos efforts surtout au Sénégal, embryon de notre futur empire. Richelieu (1585-1642) estime que son devoir est de créer de « nouvelles France », jeunes populations à civiliser, à christianiser, riches provinces aux produits complémentaires de ceux de la vieille Europe. Il encourage la constitution de grandes Compagnies à brevet, recevant le privilège d'aller commercer sur les côtes d'Afrique sous la protection de la flotte française. Il soutient notamment la Compagnie de Dieppe et de Rouen qui trafique au Sénégal et en Gambie, puis une Compagnie malouine qui va commercer au delà de Sierra Leone et jusqu'au cap Lopez.

A son tour, Colbert (1619-1683) favorise la Nouvelle Compagnie des Indes occidentales, à qui il fait accorder en 1664 le privilège d'exploitation du Sénégal.

Cette Compagnie a pour successeur la Compagnie d'Afrique, 1681 (elle aura plus tard comme telle la Compagnie du Sénégal, 1685). On enregistrera ensuite, en 1694, la création de la Compagnie royale du Sénégal,

puis, en 1709, celle de la Nouvelle Compagnie du Sénégal. 1718 voit s'établir la Compagnie des Indes, 1784 la Compagnie de la Guyane devenue Compagnie de la gomme.

Louis XIV avait consenti des droits régaliens aux directeurs de ces Compagnies, dont plusieurs furent célèbres : Thomas Lambert, l'amiral Ducasse, Lacourbe.

Sous Louis XIV : perturbations.

Pendant la période des guerres de Louis XIV, il y a des perturbations nombreuses dans nos possessions. La paix de Nimègue (1678) nous rend Gorée et nous donne les comptoirs hollandais de Rufisque, Joal et Portudal. Nous pénétrons dans la Gambie, le Galam et le Cayor.

Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'Angleterre nous prend en 1692 Saint-Louis et Gorée que nous reconquérons l'année suivante.

André Brûce (1697-1724). — C'est d'ailleurs autour de ces deux positions que se concentre notre activité. Celle-ci redouble dès l'arrivée en 1697 d'André Brûce, excellent explorateur et diplomate, commerçant et administrateur qui porte notre influence à son apogée. Il crée de nombreux comptoirs sur la côte, dans la région de Saint-Louis, et du Banc-d'Arguin à Sierra Leone. Il explore très activement l'intérieur. Il traite avec les Maures Trarzas, pénètre dans le Bambouk, édifie des postes fortifiés dans la vallée du Sénégal et, « par une singulière divination des destinées de l'Afrique française, dit G. Hardy, songe à ouvrir une voie commerciale jusqu'au Niger » (1).

En somme, de tous les gouverneurs anciens, il est le seul à avoir voulu créer au Sénégal autre chose qu'une escale de traite.

(1) Rapporté par V. PIQUET : *Histoire des colonies françaises*, page 203.

Sous Louis XV.

Malheureusement, André Brûce ne peut prolonger son séjour au Sénégal après 1724. Il est rappelé par Law, et, après son départ, — sauf pendant l'administration de Pierre David de 1729 à 1746, — notre influence ne cesse de diminuer.

Les agents français se laissent imposer par les chefs indigènes le loyer annuel du terrain de Saint-Louis et des redevances en nature pour le commerce des gommes.

A la fin de la guerre de Sept Ans, en 1763, par le traité de Paris, les Anglais nous prennent le Sénégal, sauf Gorée, et établissent à Saint-Louis le centre de leur commerce de la gomme.

Modifications au caractère des Compagnies et à l'étendue de nos possessions. — Le caractère des grandes Compagnies se modifie. Leurs territoires sont transformés en colonies de la Couronne. Pour récupérer les droits territoriaux concédés aux Compagnies, Choiseul, en 1763, rachète au nom du roi les comptoirs de Gambie, de Ouidah et de Dakar.

Sous Louis XVI.

Le tout, augmenté de Saint-Louis que nous réoccupons pendant la Guerre d'Amérique en 1779, est réuni pour former la colonie du Sénégal et dépendances ayant à sa tête un gouverneur royal à partir de 1782.

La base du commerce de ces colonies avec la France est la gomme et la traite.

Après la paix de Versailles de 1783, qui nous rend nos possessions, on en revient, pour la mise en valeur des territoires, au système des Compagnies privilégiées.

La colonie, de 1785 à 1787, se consolide, gouvernée par le duc de Lauzun, puis par le chevalier de Boufflers, dont la correspondance avec M^{me} de Sabran nous a donné sur le Sénégal des renseignements d'un intérêt particulier. Boufflers augmente nos possessions sénégalaises de

la riante presqu'île du Cap-Vert et fait ressortir la valeur stratégique de l'île de Gorée.

Sous la Révolution.

Avec la Révolution de 1789, commence un régime de liberté. Les droits de douane sont supprimés en 1791 par la Constituante, en 1793 par la Convention. Les Compagnies privilégiées sont dissoutes les 26-29 germinal an II, et l'esclavage aboli le 16 pluviôse an II, mais rétabli en l'an X.

Le règne de Napoléon, à la politique surtout continentale, est une ère de vicissitudes pour nos colonies, et les Anglais, au cours des diverses coalitions, nous prennent et nous rendent plusieurs fois Gorée. Nous ne récupérons qu'aux traités de Paris de 1814 et 1815 le Sénégal et Saint-Louis, qui nous avaient été enlevés en 1809, et qui se séparent bientôt des comptoirs créés par nous un peu plus loin et que nous appelons « Rivières du Sud ».

En somme, à cette époque, la colonie du Sénégal comprend deux centres : Saint-Louis, composé de quelques cases sans rues ni quais et sans eau potable, dans un îlot au milieu du fleuve, et, à l'abri du Cap-Vert, la petite île de Gorée. En plus, sur la côte, existent deux ou trois escales pour la traite.

Sous la Restauration.

La Restauration considéra avec une attention nouvelle le Sénégal qui allait, malgré la mauvaise impression produite par le désastre de la *Méduse* en 1817, lui permettre de pénétrer le continent noir et d'entrevoir des richesses. Parmi celles-ci, il faut noter principalement le commerce des gommés achetées aux Maures de la rive droite et l'exploitation du coton et de l'indigo préconisée par le comte de Hogendorp qui, avant d'avoir été aide de camp de Napoléon, avait travaillé à la prospérité de la Compagnie hollandaise des Indes.

Sous l'impulsion du gouverneur, le colonel du génie

Schmalz, l'exploitation agricole fut activement poussée. Mais la culture annoncée de l'indigo et du coton donna des mécomptes. C'est presque en vain qu'on essaya celle du sésame, du ricin et de la liane à caoutchouc. On n'eut guère plus de succès avec les essais d'élevage de la cochenille et du ver-à-soie, et avec les tentatives d'exploitation de l'or dans le Bambouk.

On entreprit l'exploration de l'arrière-pays. En 1818, on créa un poste à Bakel, dans le Galam, et l'on s'avança dans le Fouta-Djallon par le nord.

D'intéressants voyages furent faits par Mollien, de Beaufort et Raffenel, menacés d'ailleurs dans leur gloire d'explorateurs par certains membres de l'Association africaine de Londres, tels le major Houghton, qui remonta le cours de la Gambie, et Mungo Park, qui reconnut en partie les cours de la Gambie, du Niger et du Sénégal.

René Caillié, fils d'un pauvre boulanger des Deux-Sèvres, exécuta, en 1827-1828, la première reconnaissance remarquable de ces régions. Après une longue période de préparation, au cours de laquelle il apprit l'arabe et se familiarisa avec l'Islam, il partit, seul, sans ressources, se faisant passer pour un musulman égyptien capturé par les Français et, suivant les caravanes qu'il rencontrait, parvint à Tombouctou le premier des Européens après Laing, et ayant visité le Rio Nunez, le Fouta-Djallon, Kouroussa, Djenné et Kabara. De Tombouctou, par le Sahara et le Maroc, il arriva à Tanger, rapportant une documentation sinon très précise, faute d'instruments, du moins très abondante.

Sous Louis-Philippe.

Cette pénétration progressive finit par inquiéter les Maures Trarzas et Braknas que nous fûmes obligés de pacifier sous Louis-Philippe I^{er}.

Dans la Casamance, les Français, arrivés après les Portugais et les Anglais, s'établirent en 1837 à poste fixe à Sédhiou et, d'une façon générale, dans tout le bassin au détriment des Féloupes et des Balantes. Mais ils eu-

rent le tort de ne pas adopter les idées du géographe Buache (qui, dès 1790, avait projeté de faire de l'île de Boulam, à l'embouchure du Rio-Grande, la capitale de nos établissements) et celles de Mollien et de Caillié (qui signalaient le Fouta-Djallon comme ayant la population la mieux douée de l'A. O. F. et les plus grandes facilités de communication de la Côte vers le Soudan).

Il fallut que Faidherbe vînt pour que le lieutenant d'infanterie de marine Lambert pût établir des relations commerciales suivies entre le Sénégal et le Fouta.

Sur la Côte d'Ivoire, où — nous venons de le voir — Dieppois et Rouennais avaient abordé déjà au xiv^e siècle, il n'y avait plus, en 1830, que quelques représentants des armateurs de Nantes, de Bordeaux et de Marseille.

Sur cette Côte d'Ivoire et au Gabon, Bouet-Willaumez et Broquant avaient reçu en 1830, de la Chambre de commerce de Bordeaux, la mission d'établir des comptoirs fortifiés, notamment à Grand-Bassam et Assinie, où l'on pouvait développer le commerce de la poudre d'or et de l'huile de palme. Mais le gouvernement, malgré ses promesses, n'y protégea pas suffisamment nos colons, décimés d'ailleurs par les épidémies.

Finalement, notre pénétration se fit en même temps, grâce à Bouet-Willaumez en Casamance et en Guinée; grâce à Raffenel dans le Kaarta; grâce à Bouet-Willaumez, Boyer et Baudin en Côte d'Ivoire, ce que reconnut la convention franco-anglaise de Londres le 29 mai 1845.

Sous la II^e République.

Sous la II^e République, nous pûmes enregistrer la continuation de nos progrès. Bouet-Willaumez nous fit implanter par traités en Guinée, au Dahomey; le lieutenant Hecquart en Côte d'Ivoire et en Haute-Casamance, tandis que Panet traversa le Sahara entre Saint-Louis et Mogador.

Bouet-Willaumez. — De tous ces résultats, il faut dégager l'œuvre de l'amiral Bouet-Willaumez, « qui traça pour le Sénégal un remarquable programme de péné-

tration et d'occupation, comportant la création de postes fortifiés sur le Haut-Sénégal » et qui, par cela même, annonçait Faïdherbe, celui-ci devant faire du Sénégal la porte du Soudan. Jusqu'alors on n'avait eu au Sénégal que des mécomptes pour l'exploitation des richesses escomptées : « Terres inondées par l'eau de mer, écrit M. Labouret, main-d'œuvre insuffisante, pillage des plantations, incursions des Maures, tout s'opposait à la mise en valeur » (1).

« Dans la doctrine traditionnelle, les comptoirs de commerce ne comportaient point de territoires véritables, et, partant, point de populations indigènes. Or, le Sénégal et ses dépendances n'avaient jamais été que des comptoirs, et, en abandonnant les cultures tentées par la Restauration, la Monarchie de Juillet avait entendu les cantonner plus rigoureusement que jamais dans leur rôle ancien. Si donc un agent local proposait de s'immiscer plus ou moins dans les affaires des Etats indigènes, le Ministère s'y refusait. Fidèle aux doctrines consacrées, il estimait suffisants quelques points d'appui destinés à protéger ou à canaliser le commerce du troc, seule raison d'être de la colonie » (2).

Par la suite, cette politique des comptoirs, qui « impliquait de répudier les annexions et de respecter l'indépendance des indigènes », nous a beaucoup gêné, en nous empêchant de mater les chefs du pays qui soulevaient contre nous de perpétuelles contestations, suivies de violences. D'ailleurs, à partir du moment où ils étaient en guerre avec les Français, ces chefs pouvaient ravitailler les Anglais qui, en échange, leur livraient des armes et des munitions.

Par contre, les négociants de Saint-Louis avaient fait sur la côte, entre le Cap-Vert et Sierra Leone, des opérations d'un grand intérêt qu'on crut bon de faciliter par la création d'établissements permanents. Ainsi, après de nombreuses tergiversations, nous acquîmes, en 1836, l'île de Carabane, des terrains à Sédhiou et Guimbering et nous installâmes, en 1838, un poste à Sédhiou.

(1) LABOURET : *Bulletin de l'armée d'Afrique*, Noël 1927.

(2) G. SCHEFER : *L'Algérie et l'évolution de la colonisation française*, page 352.

Puis, dans l'intérêt des commerçants de Saint-Louis et de leurs concurrents, maisons de Marseille ou négociants de Bordeaux, le gouvernement fit faire une exploration officielle, à la fois géographique et économique, de toute la contrée. Elle fut confiée à Bouet-Willaumez. Celui-ci fut nommé gouverneur du Sénégal, et les instructions que le Ministre lui adressa le 27 janvier 1843 lui prescrivirent d'installer des postes militaires à Garroway, Assinie et sur la rive du Gabon. Il fut simplement amené à substituer Grand-Bassam à Garroway.

« La politique effective de la France en Afrique Occidentale demeurait ainsi bien nette. Elle venait de conduire à quelques acquisitions nouvelles, mais à des acquisitions étrangement éparses et strictement maintenues dans le cadre de la vieille politique des comptoirs » (1).

Sous le Second Empire : Faidherbe.

Le capitaine du génie Faidherbe, le futur brillant chef d'armée de 1870, psychologue et organisateur merveilleux, va se couvrir de gloire au Sénégal, dont il est le véritable créateur, en poursuivant simultanément la délivrance, la pacification et l'organisation du pays.

Faidherbe, — d'ailleurs sur la demande même des colons qui avaient eu 31 gouverneurs depuis 1817, — va assurer le gouvernement de la colonie de 1854 à 1861, et, après un repos en France, de 1863 à 1865.

Dès son entrée en fonctions, nommé chef de bataillon, il reprend les principaux desseins d'André Brûce : joindre le Haut-Sénégal au Haut-Niger par une ligne de postes le long de laquelle on ferait passer les marchandises d'importation européenne en échange de riches matières premières et utiliser l'embouchure du Niger pour le transport de marchandises les plus volumineuses. Ces projets seront d'ailleurs exposés en détail plus tard, en 1863, dans la lettre de Faidherbe au lieutenant de vaisseau Mage.

(1) G. SCHEFER : *L'Algérie et l'évolution de la colonisation française*, page 363.

Ainsi Faidherbe exécute en même temps en partie le plan d'occupation élaboré dix ans plus tôt par Bouet-Willamez.

Son œuvre, au point de vue de l'expansion française, peut être divisée en quatre parties :

1^{re} PARTIE : *Action contre les Maures et sur les rives du Sénégal*. — Il établit une ligne de postes sur le Sénégal : Podor, Saldé, Matam; fortifie Bakel, Médine. En même temps il châtie les Trarzas et les Braknas qui ravaageaient les environs de Saint-Louis et rançonnaient les commerçants (1854-1855). Il remporte un succès à chacune de ses incursions dans le Oualo : il bat à Leybar Mohammed-Sahib, le roi des Braknas, puis le prince royal Sidi au lac Cayor (1857), et détruit un parti Trarza à Langobé.

En définitive, il annexe le Oualo et termine son différend avec les Trarzas par le traité du 20 mai 1858, et avec les Braknas par le traité du 10 juin 1858. Il occupe également une partie du Cayor et la plus grande partie du pays depuis le Baol jusqu'au Bafing. Il affirme la souveraineté de la France et libère notre commerce de la somme des entraves dont, sous forme de « coutumes » à payer, le chargent les exigences des Maures du Sahara, qui ne reçoivent plus qu'une taxe de 3 p. 100.

2^e PARTIE : *Lutte contre El Hadj Omar*. — Presque en même temps que les Maures, Faidherbe doit poursuivre un nouvel ennemi, le prophète El Hadj Omar, représentant la secte musulmane des Tidjanya, qui lève la plus grande partie de ses troupes parmi les Toucouleurs du Moyen-Sénégal et les Peuhls du Fouta-Djallon.

Faidherbe passe dans le Khasso avec le roi duquel il s'allie, arrive en août-septembre 1855 à Kayes, puis à Médine où il construit un fort à 150 kilomètres au delà de Bakel, à 1.000 kilomètres de Saint-Louis. Ce fort est attaqué deux ans après par El Hadj Omar avec 15.000 hommes. Le mulâtre Paul Holl, qui le défend avec 8 soldats blancs et 40 noirs, sait résister aussi bien à la violence des assauts qu'à l'étroitesse du blocus qui se prolonge pendant trois mois, du 20 avril au 14 juillet, c'est-à-dire jusqu'à l'arrivée de la colonne de secours,

commandée par Faidherbe en personne. El Hadj Omar, après quelques nouvelles tentatives, renonce au Sénégal et se tourne vers le pays du Niger.

3^e PARTIE : *Pacification du Cayor et des régions côtières.* — Faidherbe parvient à signer des traités de protectorat avec les roitelets du Cayor, du Baol, du Sine et du Saloum sur lequel il fait régner la paix française tout en laissant aux chefs indigènes leur autorité.

De 1857 à 1863, pour remplacer Gorée trop étroit, nous fondons Dakar.

En 1859, vers le Sud, Rufisque, Portudal, Goal et Kaolack se soumettent à Pinet-Laprade, commandant à Gorée.

En 1862-1863, Jaureguiberry bat à Saldé et à Dagana Tierno-Demba qui s'est proclamé sultan du Fouta. Il annexe le Toro.

De 1863 à 1866, Faidherbe doit intervenir vigoureusement dans le Cayor contre le damel Lat-Dior qui pille la route de terre entre Saint-Louis et Gorée et les nouveaux ports de Thiès et Nguiguis. Lat-Dior se soumet et le Cayor est annexé.

Enfin, nous faisons explorer le futur emplacement de Port-Etienne et nous nous installons dans la Mellacorée et la Casamance.

4^e PARTIE : *Action sur le Haut-Sénégal et tentatives vers le Niger.* — Après son séjour en France, Faidherbe cherche à atteindre le Niger sur les rives inondées duquel il voit la possibilité de développer de grandes cultures de coton. Il passe un traité avec les habitants de Tombouctou et envoie à El Hadj Omar une mission (Mage et Quintin, 1863-1866); celle-ci, emprisonnée par Ahmadou, fils du prophète, pendant vingt-sept mois à Ségou, ne peut toucher le chef noir décédé prématurément par suicide, pour ne pas être pris par les Peuhls du Macina, mais elle peut cependant reconnaître la route du Sénégal au Niger.

D'une façon plus détaillée, cette mission devait « explorer la ligne qui joint nos établissements du Haut-Sénégal avec le Haut-Niger et, spécialement, avec Ba-

mako qui paraît le point le plus rapproché en aval duquel le Niger ne présente peut-être plus d'obstacles sérieux à la navigation jusqu'au sud de Boussa » (1).

Pour préparer la voie à de nouvelles extensions de territoires, Faidherbe favorise en même temps l'exploration des régions limitrophes. A celles que nous venons de citer, par Mage et Quintin, s'ajoutent celle de l'Adrar par le capitaine Vincent; celle de la côte jusqu'à Mogador par Boul-el-Moghdad. L'itinéraire Tombouctou - Alger est reconnu par Alioul-Sal, le pays des Braknas par l'enseigne Bourrel, celui des Douaïch par l'enseigne Mage, le Bambouk et le Fouta-Djallon par les sous-lieutenants Pascal et Lambert.

A la fin du Second Empire, nous nous étendons sur la côte du Cap-Blanc à la Gambie et sur tout le cours du Sénégal.

Il est intéressant de souligner que Faidherbe, montrant ainsi la voie à ses successeurs, n'a à sa disposition, pour obtenir ses résultats, que de faibles effectifs : un ou deux bataillons d'infanterie de marine, une ou deux batteries de marine et, certaine fois, un bataillon de tirailleurs algériens. Les autres troupes sont levées sur le pays et prises surtout parmi les volontaires de Saint-Louis : une compagnie de soldats indigènes, un bataillon de tirailleurs sénégalais, un escadron de spahis, des compagnies de sapeurs noirs et d'ouvriers d'artillerie, sans compter les contingents auxiliaires des provinces soumises.

Sur les pays conquis, « les ponts, les routes, les essais agricoles, les écoles se multiplient. Enfin, un plan de pénétration s'ébauche » (2).

C'est ainsi, en effet, que Faidherbe complète son organisation administrative. Nous pourrions ajouter qu'il fonde également une banque, un hôpital, une imprimerie et un musée. De cette façon, les avantages de la paix française amènent le commerce extérieur à passer de 5.500.000 francs en 1825 à 40.000.000 en 1868 et la population de 15.000 à 200.000 habitants.

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 17.

(2) MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, p. 182.

Particularités sur la pénétration au Bénin et au Dahomey.

Nous avons déjà vu comment, en même temps qu'au Sénégal, nous avons pénétré en Casamance, en Guinée, en Côte d'Ivoire, au Gabon. Sur la côte du Bénin, à Lagos, le gouvernement français ne favorise pas l'installation des établissements que Régis essaie d'y créer.

Nous sommes plus heureux au Dahomey où la ténacité de Régis aboutit à fixer les Français à Ouidah où est cultivée l'huile de palme pour la décoloration de laquelle un procédé est trouvé en 1852 par le Marseillais Rougier.

Régis devient très influent auprès du roi de Dahomey Ghézo, qui envoie ses fils à Marseille recevoir une éducation et une instruction françaises. Il obtient même de Ghézo la location de vastes terrains où il introduit la culture des arachides, des cotons et surtout des palmiers. Il reste maître de son marché en accaparant les cauris, petits coquillages servant d'unique monnaie dans le pays.

Nos progrès au Dahomey sont sanctionnés par les intéressantes dates suivantes :

- en 1857, les Minas nous vendent Grand-Popo;
- en 1863, l'amiral Didelot signe un traité d'alliance avec le roi de Porto-Novo;
- en 1864, le successeur de Ghézo, Gléglé, signe un traité de cession de Kotonou d'abord avec le lieutenant Devarue, puis avec le lieutenant Arnoux;
- en 1868, les Minas nous vendent Petit-Popo, Agoué et Porto-Seguro.

CONCLUSION SUR LE CHAPITRE.

Donc, nous pouvons dire, en résumé, que nous avons essayé de pénétrer en Afrique par l'Atlantique, en abordant presque concurremment sur de nombreux points de sa côte occidentale, mais qu'on devine déjà la future création d'un Ouest africain français qui sera simple-

ment « l'extension naturelle de la vieille colonie du Sénégal ». Les idées d'André Brûce et de Bouet-Willaumez, reprises et appliquées brillamment par Faidherbe, seront adoptées d'une façon accessoire par M. de Freycinet, ministre des travaux publics, après lecture d'une brochure publiée, le 26 avril 1879, par M. Duponchel, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que nous avons abordé la côte nord africaine en 1830; que, malgré tous les avis pessimistes, nous nous y sommes fixés; que nous avons organisé une nouvelle et splendide colonie dont la création a déterminé la reprise du mouvement africain.

Alors, on assiste une fois de plus à cette expérience prolongée et désormais indiscutable, établissant qu'une organisation civilisée se trouvant face à face avec des peuplades barbares et dans un état d'équilibre absolument instable, la force des choses, plus forte que la volonté des hommes, l'oblige à disparaître ou à étendre son action jusqu'à ce qu'elle atteigne les limites d'une autre organisation civilisée, — nous pourrions ajouter à travers le désert ou la mer. (Moins d'un demi-siècle après, l'acte de Berlin, en imposant aux nations concurrentes, comme condition de la légitimité de leurs annexions, la légitimité d'une occupation effective, doit nous inciter encore davantage à l'extension.)

Dès lors, commence à s'agiter la question de savoir si la pénétration vers les richesses du Soudan doit se faire par l'Atlantique ou par le Sahara.

CHAPITRE III.

LES DEUX THÈSES EN PRÉSENCE. — GÉOGRAPHIE DES RÉGIONS INTÉRESSÉES. — DISCUSSION.

SECTION I.

LES DEUX THÈSES EN PRÉSENCE.

Faidherbe fut un des premiers à avoir étudié et comparé entre elles les différentes voies d'accès au Soudan. Il fut le premier à avoir pris nettement position. Sa connaissance approfondie de l'A. O. F., sa conscience, la sûreté de son jugement ont fait autorité en la matière.

Or, vers 1860 et 1861, on se mit à parler plus que jamais de relier l'A. O. F. à l'Algérie à travers le Sahara. Le maréchal Randon, symbole de la pacification complète et de l'organisation définitive de notre grande colonie nord-africaine, après avoir terminé la guerre d'Afrique comme on finit une fête, par un bouquet superbe et brillant, avait organisé l'exploration des confins sud-algériens et rêvait de donner un jour la main à nos possessions sénégalaises et soudanaises.

Faidherbe comprit alors que le moment était venu de reprendre les projets qu'André Brûce n'avait pu mener à bien et il fit paraître son fameux mémoire de 1863 que nous pouvons considérer comme une charte et dans lequel il exposa un plan d'ensemble : « Vous voulez, dit-il, arriver au Soudan par l'Algérie, vous n'y réussirez pas. Vous vous perdrez dans les sables du Sahara et vous ne les traverserez pas. Mais si, profitant des voies naturelles qui nous sont offertes, vous vous servez du fleuve Sénégal pour gagner la route du Soudan et les rives du Niger, vous y créerez une colonie française qui comptera parmi les plus belles du monde » (1).

(1) Camille GUY : *L'Afrique occidentale française*, pp. 83 et 84.

Cette doctrine eut de nombreux adeptes.

En 1878, l'explorateur Soleillet, revenant de Ségou, s'était montré fervent partisan d'une voie ferrée à construire pour relier le Sénégal au Niger.

Or, à ce moment, en France, où semblait se ranimer l'esprit colonial, on discutait passionnément sur les projets de voies de communication entre l'Algérie et le Soudan, cependant que l'ingénieur Duponchel, au début de 1879, se mettait à préconiser un chemin de fer reliant le Sénégal au Soudan (1).

Les deux projets antagonistes furent soumis par M. de Freycinet, ministre des travaux publics, à une Commission préparatoire. Celle-ci produisit, le 12 juin 1879, un avis motivé dont les conclusions furent les suivantes :

« 1° La Commission pense qu'il existe dans le Soudan des populations nombreuses, un sol fertile et des richesses naturelles inexploitées. Il y a un grand intérêt à leur ouvrir des débouchés commerciaux vers les possessions françaises qui sont les mieux placées pour les recevoir.

» Il est bon que la France fasse de son mieux pour s'opposer, à l'intérieur de l'Afrique, au trafic des esclaves qui se pratique par les caravanes à la limite de son territoire incontesté et à travers des pays qui étaient reconnus comme dépendant de l'action des pachas d'Alger dont elle tient tous les droits (2).

» 2° L'ouverture d'un chemin de fer reliant nos possessions d'Algérie au Soudan est nécessaire pour arriver à ce double résultat (Transsaharien).

» 3° Il est nécessaire également de relier par voie ferrée le Sénégal au Niger.

» 4° Les explorations et études à entreprendre doivent être dirigées simultanément du Sénégal et de l'Algérie et les projets de loi doivent embrasser les deux directions » (3).

Un mois après, dans un rapport au Président de la

(1) Voir aussi des renseignements intéressants à ce sujet, par H. SCHIRMER : *Le Sahara*, pp. 298 à 300.

(2) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 21.

(3) *Ibid.*

République, M. de Freycinet déclarait : « Le Soudan est un pays dans lequel les éléments d'un trafic international paraissent exister à un haut degré. Des deux côtés, par l'Algérie et le Sénégal, ce pays peut être abordé en surmontant des difficultés plus ou moins considérables. Le problème, depuis vingt ans, a tenté nombre d'esprits. Le moment est venu de le résoudre pratiquement » (1). Il fut constitué en même temps « une Commission supérieure pour l'étude des questions relatives à la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie et du Sénégal avec l'intérieur du Soudan ».

Cette Commission comprenait divers spécialistes et des membres du Parlement. Au cours du deuxième semestre 1879, elle se réunit plusieurs fois pour tracer le programme des reconnaissances à faire. Il y en eut quatre :

— *la première*, celle de Soleillet, devait aller de Saint-Louis à Tombouctou par l'Adrar. Elle fut pillée par les Maures;

— *la deuxième* réussit en tous points; commandée par M. Choisy, ingénieur en chef des ponts et chaussées, elle devait étudier les deux lignes parallèles de Laghouat - El-Goléa et Biskra - Ouargla;

— *la troisième*, commandée par M. Pouyanne, ingénieur en chef des mines, fut aussi heureuse; elle devait reconnaître, dans le Sud-Ouest de l'Algérie, un tracé conduisant vers l'Oued Ghir par la vallée de l'Oued Namous;

— *la quatrième*, commandée par le lieutenant-colonel du génie Flatters, — il y eut deux missions Flatters, — devait reconnaître un tracé Ouargla - Soudan à travers le Hoggar et en cherchant l'appui des tribus Touareg; elle fut massacrée, le 16 février 1881, au puits de Bir-el-Gharama.

Le chemin de fer du Soudan était considéré comme une sorte de prolongement du futur transsaharien. Mais le projet de sa construction fut peu à peu dégagé de celle du projet saharien à la suite d'interventions déci-

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 21.

sives. On peut notamment citer celles des représentants du Ministère de la marine, celle de M. Legros, inspecteur général des travaux maritimes. « L'amiral Jauréguiberry, ministre de la marine et des colonies, fit bientôt prévaloir la question du rail entre le Sénégal et le Niger, et prit au compte de son Département l'organisation d'un service d'études au Sénégal que gouvernait alors le colonel Brière-de-l'Isle » (1). Par suite, le 25 septembre 1879, il présentait au Président de la République, pour la construction du chemin de fer du Soudan, un rapport en conséquence et, le 5 février 1880, un projet de loi. Celui-ci prévoyait : « 1° une ligne Dakar - Saint-Louis (à concéder); 2° un embranchement entre cette ligne et Médine (à concéder); 3° une ligne Médine - Niger (Sénégal - Niger) (à construire par l'Etat) » (2). En conséquence, Brière-de-l'Isle fut autorisé à établir un poste fortifié à Boufalabé et à construire une route pour le relier à Médine. Encore une fois, entre la France et le Soudan, c'était la liaison par l'Atlantique qui triomphait.

Le grand explorateur africain Lenz partit du Maroc, traversa le Sahara et, le 1^{er} juillet 1880, il parvint à Tombouctou. A son retour, il fit connaître aux Français qu'il estimait la voie Sénégal - Soudan préférable à la voie Algérie - Soudan. Et quand arriva en Paris la nouvelle du massacre, le 16 février 1881, à Bir-el-Gharama, de la mission Flatters, drame qui anéantit les projets du Transsaharien, Lenz et Nachtigall accentuèrent le mouvement d'opinion en faveur du chemin de fer Sahara - Soudan par des déclarations fort nettes à M. de Saint-Vallier, notre ambassadeur à Berlin : « L'Arabe, le Berbère, le Touareg et, à leur exemple, les noirs convertis à l'islamisme, seraient animés d'un fanatisme farouche et d'une haine irréconciliable contre les nations chrétiennes et civilisées; aussi devrait-on s'attendre à des guerres d'extermination avant de pouvoir pénétrer et s'établir dans les régions occupées par les mahométans, tandis qu'il y aurait des chances sérieuses

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*.

(2) *Ibid.*, p. 25.

de réussite pour les entreprises dirigées vers les contrées où les indigènes sont encore demeurés à l'état de nature et de « terre vierge ».

Par suite de cette opinion de deux voyageurs allemands, la cause était gagnée pour le projet qui voulait établir un grand courant commercial entre le Sénégal et les populations noires du Haut-Niger et de Tombouctou.

Le temps passa et les esprits se calmèrent. Peu à peu l'opinion se réhabitua à la perspective d'une liaison Algérie - Soudan. Et, lorsque l'expédition Foureau-Lamy eut rempli la mission d'une expédition Flatters qui aurait réussi, le projet du Transsaharien revint plus que jamais à l'ordre du jour.

Sénégal - Soudan ou Algérie - Soudan?

L'A. O. F. par l'Atlantique ou par le Sahara?

Question chaque jour plus brûlante et pour la résolution de laquelle nous sommes obligés d'étudier les régions intéressées.

SECTION II.

GÉOGRAPHIE : SÉNÉGAL, NIGER, COTE DE GUINÉE.

I. — Géologie.

Au point de vue géologique, l'Afrique est, d'une façon générale, une plate-forme qui a subi peu de sédimentations marines et peu de plissements. Par suite, le relief, surtout dans la partie occidentale, en est très indécis et les cours d'eau tournent d'abord le dos à la mer dans laquelle ils doivent se jeter. Les sédiments semblent ne pas remonter au delà du début des temps primaires et ne sont pas assez épais pour ne point laisser apparaître parfois le substratum primaire ou archéen.

A) FORMATIONS ÉTENDUES.

a) *En dehors de la boucle du Niger*, ces formations archéennes, d'ailleurs plissées, supportent des dépôts

horizontaux comme les grès cambriens. Il y a eu, en effet, au Sahara et en Guinée, un plissement calédonien suivi de dépôts horizontaux permotriasiques.

Quant au Fouta-Djallon, il se compose essentiellement de grès primaires, allant du silurien au carbonifère, entassés de 600 mètres à 1.400 mètres, avec pointements granitiques que l'érosion a transformés en un pittoresque chaos.

Plus au Nord, les terrains primaires ont été plissés, — ce sont les Saharides, — suivant la même direction que nos plis hercyniens de l'Europe occidentale. Après quoi se sont formés des dépôts sédimentaires, généralement postérieurs au primaire.

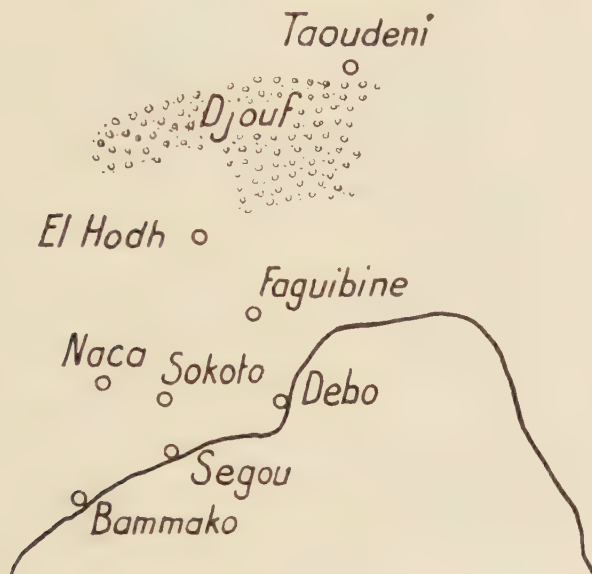
On peut ensuite noter au Sahara une importante transgression marine crétacée comprenant, par exemple, comme plateau de calcaire crétacé, le Hamada de Tadmait, et le plateau de Zinder. On a même trouvé, à Zinder, du calcaire grossier éocène. On trouve, de plus, au sud du Sénégal, jusqu'à la Gambie et la Casamance, des dépôts crétacés en partie recouverts par l'Eocène et ce sont des dépôts crétacés qui font la nudité du pays Ferlo entre le Cayes et la boucle du Sénégal.

Les efforts de dislocation ont eu pour résultat de faire naître un certain nombre de bassins déprimés parmi lesquels « ceux que leur latitude condamnait à subir l'influence desséchante des vents alizés sont devenus des déserts ou des steppes » (1).

b) *Le cours du Niger.* — En A. O. F., ces efforts ont également déterminé une certaine particularité dans le cours du Niger, le fleuve du Soudan. Après avoir coulé vers le Nord-Est, il fait vers l'Est un coude qui ne peut être expliqué que de la manière suivante : d'après certains auteurs, le Niger Supérieur se serait autrefois perdu vers Taoudeni, et le Niger-Inférieur n'aurait pris son cours actuel qu'à la suite d'une cassure révélée par l'angle droit que forme le rivage africain entre la Guinée et le Congo et par l'émersion des îles volcaniques qui s'échelonnent entre Fernando-bo et Annobon.

(1) DE LAPPARENT : *Leçons de géographie physique*, p. 509. — *Au sujet des influences éoliennes*, voir aussi DE LAPPARENT : *Leçons de géographie physique*, pp. 238-250.

D'après Chudeau, tout le cours du Niger ne se dirigeait peut-être pas vers le Djouf par le lac Faguibine qui, avec le lac Debo, constitue le résultat d'extravase-ments permanents. Des bras s'écoulaient vers le Djouf par le Hodh et l'Aouker, s'écartaient du cours actuel en amont du lac Debo, et se dirigeaient vers le Hodh entre Nara et Sokolo (voir croquis *a*).



Croquis *a*.

Chudeau (1) démontre que la déviation du Niger ne résulte pas d'une cassure, mais d'une capture survenue à la fin du glaciaire, vers Ansongo (voir croquis *b*) et qui serait due à l'érosion régressive d'un affluent d'un Niger guinéen, dont le cours supérieur serait représenté par un oued fossile descendant du Hoggar, le Tafassasset-Azouak. Le nombre des bras du Niger s'écoulant vers le Djouf prouve l'indécision du Niger soudanien.

Sans doute, le tracé rectiligne du Niger moyen, de Bourem à Yellwa, a pu être préparé par la structure qui présente là un ensellement. Les grès du Niger horizontaux disparaissent sur la rive droite du fleuve, et sont enfouis sous des formations crétacées et tertiaires. Le

(1) CHUDEAU : *Annales de géographie*, 1919, pp. 52-60.

Cameroun est bien dans le prolongement de la ligne Bourem - Yellwa, mais la tectonique a préparé le cours d'un affluent du Tafassasset. C'est l'érosion régressive qui a ramené le Niger vers le golfe de Guinée et cette érosion a été facilitée par le changement de climat plus humide à la fin du glaciaire.



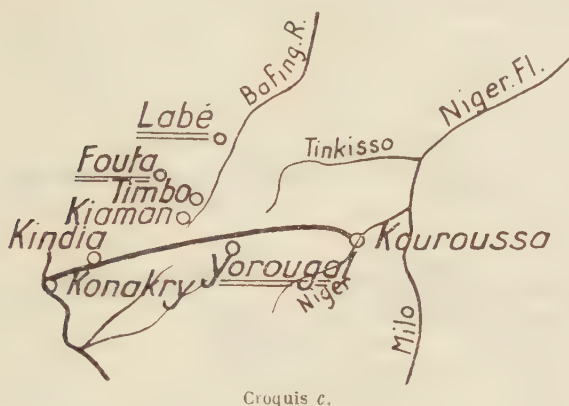
Croquis b.

Il y a, au pied du Fouta, une autre dépression intérieure, d'ailleurs cloisonnée, que suit le cours supérieur du Tinkisso, qu'emprunte la voie de Konakry à Kouroussa et au sud de laquelle se dresse le massif du Yorougal (voir croquis c).

Une autre dépression, encore au sud de Kindia, sépare le plateau de Téléméli, à l'ouest, de ceux de Pita et de Lahé, à l'est. Cette cuvette profonde a une valeur grâce aux alluvions profondes dont elle est remplie; elle fait de Kindia un centre de plantations.

c) *A l'intérieur de la boucle du Niger.* — Au sud de la boucle du Niger, le pays de Ouaghadougou est un pays de terrains primitifs qui s'abaisse en gradins du nord au sud.

D'autre part, on trouve autour du pays Mossi des plateaux ondulés cristallophylliens composés de roches « arasées et très anciennes, ondulant largement sans



même se hausser en dômes » (1), formant une pénéplaine monotone, qui atteignent le littoral dans le Sierra Leone et la Côte d'Ivoire.

Plus au nord et à l'ouest, s'avancant entre le Haut-Niger et le Haut-Sénégal, dominent des plateaux horizontaux gréseux « s'étageant du Cambrien au carbonifère, mais surtout d'âge silurien et dévonien » (2), s'appuyant sur le Fouta. Ils forment une falaise (croquis *d*) qui coupe le Niger à Tosaye et au fond de laquelle les eaux d'infiltration, rejaillissant, ont contribué à « former un terrain plus cultivable ». Par contre, entre le Sénégal et la Casamance, s'étendent des sédiments crétacés en partie recouverts de couches tertiaires éocènes.

B) FORMATIONS MOINS ÉTENDUES.

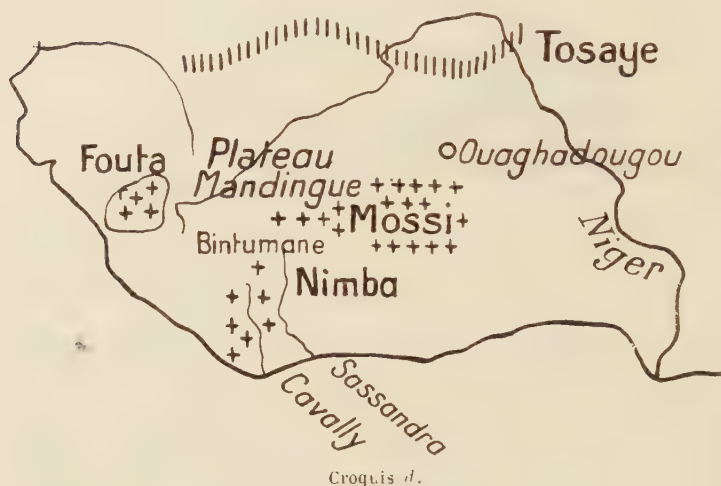
On trouve encore des formations moins étendues : des massifs d'intrusion granitique surtout dans l'Adamaoua et au Ouadaï, des épanchements volcaniques de l'époque tertiaire particulièrement groupés autour du mont Cameroun, enfin des nappes d'alluvions quaternaires assez

(1) Jacques WEULERSSE : *L'Afrique noire*, p. 102.

(2) *Ibid.*, p. 102.

larges sur les trois côtes de l'Ivoire, de l'Or et des Esclaves, la Sénégambie, la Nigéria du Sud et le bas Cameroun, et surtout dans les deltas intérieur et maritime du Niger et dans le Tchad.

||||| *Falaise de grès*



||||| *Zône de colmatage par la mangrove*

Croquis d'.

II. — Le relief.

Le relief, en A. O. F., comme dans la majeure partie de l'Afrique, tourne le dos à la mer. C'est un relèvement périphérique inférieur à 2.000 mètres, qui, « par une pente beaucoup plus douce que celle qui tombe sur la

côte » (1), s'incline vers deux dépressions, celle du Djouf et celle du Tchad.

Le relief a son ossature essentielle dans le massif du Fouta-Djallon, surtout granitique et primaire (1.230 mètres), que M. Auguste Chevalier définit : « une série de plateaux disposés en amphithéâtre » et déterminant un « grand nombre de cascades » (2). (Le voyage de Binger en 1888 a détruit la légende des hautes montagnes de Kong et du fameux pic de Tzagara au Dahomey.)

« Le Fouta-Djallon, dit M. Hubert, est, si l'on veut, une sorte de table beaucoup plus haute à l'est qu'à l'ouest, limitée extérieurement par une falaise abrupte et qui, au contraire, vers le sud et l'ouest, rejoint rapidement la plaine » (3).

L'axe principal du massif est la ligne Mamou-Labé-Mali, avec, à l'est, le mont Yorougal. Il est donc orienté sensiblement du sud au nord. Un second contrefort, orienté du nord - nord-est au sud - sud-ouest, et comprenant les monts Kindia et Kakoulima, passe par Pita, Kindia, Forécariah. Enfin, d'autres contreforts se dirigent respectivement sur Timbo et Kissidougou, flanqués, au sud-ouest, du mont Bintumane et, dans leur prolongement lointain au sud-est, en lisière de la colonie de Libéria, du mont Nimba.

E.-G. Gautier fait remarquer (4) que le second contrefort « est coupé en deux par une dépression nord-sud très profonde que le chemin de fer traverse à Kindia ». A l'est de cette dépression, se trouvent les plateaux de Pita et Labbé, à l'ouest la falaise de Téliélé où l'on a découvert des graptolites siluriens dans les schistes que les géologues d'A. O. F. appellent des pélites comme il y en aurait dans le Tassili, le Mouïdir, le Tibesti et l'Adrar mauritanien, ce qui suppose une érosion avancée.

Mais, d'autre part, la coupe des principaux cours d'eau, avec leurs rapides et leurs chutes, décèle une éro-

(1) Jacques WEULERSSE : *L'Afrique noire*, p. 104.

(2) Camille GUY : *L'Afrique occidentale française*, p. 1.

(3) *Ibid.*, p. 6.

(4) *Bulletin de l'Association des géographes français*, mai 1932, page 83.

sion très jeune. On en arrive à supposer que le climat pluvieux actuel n'a pas un passé lointain et qu'il aurait succédé à un climat désertique quaternaire.

A côté de cet immense plateau, il faut encore signaler, en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, enchevêtrés autour du nœud central : les monts du Manding, au nord-ouest de Bamakou; les monts du Sokoto et de l'Adamaoua, respectivement au nord et au sud de la Bénoué; la chaîne de l'Atakora, qui va du Niger à la mer, à travers le Dahomey, et au sud-ouest de laquelle on compte le mont Agou, sur la frontière entre la Côte de l'Or et le Togo, la chaîne qui va de Koupela, au sud-ouest de Ouagadougou, à la Côte d'Ivoire qui porte, sur les frontières de cette dernière, le pic de Komono; les trois grandes régions de dômes, entre le Cavally et la Sassandra jusqu'à la côte, et, enfin, la chaîne qui part de Kindia, nord-est de Konakry, pour aller jusqu'à Dinguiraye suivant une direction générale ouest - sud-ouest, est - nord-est.

Dans cet ensemble, il y a surtout à opposer nettement les directions nord-ouest - sud-est du massif guinéen de Sierra Leone et de l'Adamaoua par exemple et l'alignement sud-ouest - nord-est de l'Atakora. L'articulation générale du système permet de remarquer une séparation naturelle entre les provinces de l'A. O. F. et celles de l'A. E. F.

LES CÔTES.

Il en résulte que :

1° A L'OUEST, *du Cap-Blanc à la Casamance*, la côte est sablonneuse surtout jusqu'à Dakar.

Nous y voyons que les petits ports de Joal, Foundiougne et Fatik sont gênés considérablement par la barre, ainsi d'ailleurs que la rivière Casamance, tandis que le Saloun et la Gambie sont de véritables bras de mer à l'intérieur des terres, mais qui s'envasent.

Le rivage, véritable « littus importuosum » de Salluste, est « assiégé par trois rangs de vagues successives qui lui donnent un éternel assaut » (1).

(1) Camille GUY : *L'Afrique occidentale française*, p. 31.

C'est là le phénomène de la barre, ressac de houle sur un cordon littoral en formation.

« La barre rappelle exactement le spectacle, familier à tous, des volutes qui viennent se briser sur les plages et qui contribuent au charme des bains de mer » (1).

Le courant des Canaries refoule, au sud, l'embouchure du Sénégal, d'où la décadence de Saint-Louis, tandis que Dakar est bâti sur une double flèche alluviale rattachant une île volcanique au continent et abritant une rade.

2° AU SUD-OUEST, *de la Casamance au Cap des Palmes*, la côte est découpée dans les montagnes. C'est une côte de submersion. Le groupe des Rivières du Sud est remonté profondément par la mer.

Il faut admettre une oscillation négative du terrain depuis le quaternaire à cause de la présence de fossiles marins quaternaires à l'intérieur des terres. Mais il y a eu auparavant une oscillation positive de grande amplitude et plus ancienne. Dans l'ensemble, la mer a monté, envahissant les vallées et les transformant en « rias ». Exemple : la Gambie et l'estuaire du Congo et dans l'intervalle le Saloum, la Casamance, la Guinée portugaise, la baie de Freetown au Sierra Leone.

L'ancienne terre ferme, sculptée par l'érosion fluviale, devait s'étendre assez loin au large sous l'Océan actuel. On n'en veut pour preuve que la vallée sous-marine du Congo.

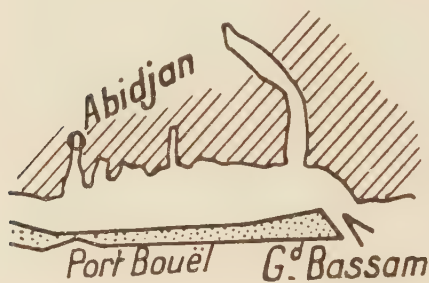
Les rias de la Côte Occidentale africaine n'ont pas attiré la navigation autant qu'on aurait pu le supposer. Quoique balisés, les chenaux sont souvent dangereux. C'est que les rias sont empâtées de vase fixée par les palétuviers, à cause de la faiblesse des marées, 1 mètre à 1 m. 50 en moyenne, dit Hubert, sauf sur la côte allant de la Guinée portugaise à Sierra Leone où elle atteint 4 et 5 mètres. Tandis que la marée atteint entre 8 et 11 mètres d'amplitude à Granville et à Cardiff.

De plus, l'Océan a eu le temps ou la force de masquer

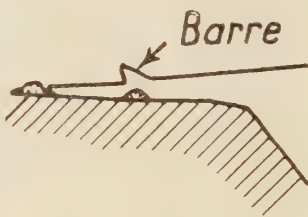
(1) E.-F. GAUTIER : *Annales de géographie*, 15 janvier 1931, pp. 163 et suivantes.

le caractère de côte de rias. Il y a eu abrasion des promontoires dont quelques-uns subsistent cependant, comme celui de Konakry. Ce dernier est une arête rocheuse prolongée par les îles de Los, constitué par une roche qui est une syénite. Cette arête prolongée par l'îlot qui porte la ville forme un abri excellent au sud duquel les eaux sont très profondes.

3° AU SUD, à partir du Cap des Palmes, cesse la côte de l'Atlantique, et commence la côte du golfe de Guinée, véritable chapelet de lagunes où nous essayons, par de grands travaux, de faire d'Abidjan, sur la Côte d'Ivoire, un port en eau profonde. Si l'on éprouve pour cela assez de facilité, c'est parce que la lagune sur le bord de laquelle se trouve ce port se ramifie en lagunes branchées perpendiculairement à la première. On peut ainsi mesurer plus de 65 mètres de profondeur dans le bassin même. En face d'Abidjan, se trouve un trou sans fond de plusieurs centaines de mètres (voir croquis e).



Croquis e.



Croquis f.

La mer devient plus calme au fur et à mesure qu'on s'approche vers l'est, où nous trouvons, en Dahomey, les ports ensablés de Cotonou et Porto-Novo.

« De mémoire de marin, il n'y a jamais eu sur la Côte Occidentale africaine de tempête susceptible de mettre en difficultés un paquebot à l'ancre. C'est un gros sujet de surprise » (1).

Il y a un autre gros fait qui contribue à modifier les conditions de la navigation côtière : c'est l'inexistence

(1) E.-F. GAUTIER : *Annales de géographie*, 15 janvier 1931, pp. 163 et suivantes.

des coraux due à ce que ceux-ci ne trouvent pas là une eau qui leur soit favorable : de l'eau de mer à forte salinité qui leur manque au sud du Cap-Vert et de l'eau chaude qui leur manque au nord de ce Cap.

Ces deux caractéristiques de la Côte Occidentale d'Afrique : pas de tempêtes et pas de coraux, lui font faire un contraste frappant avec la Côte Orientale du même continent (1).

III. — Le climat.

a) GÉNÉRALITÉS.

L'A. O. F. s'étend du 2^e au 17^e degré de latitude nord. Le climat d'une région aussi vaste ne saurait être que complexe, et c'est dans l'ensemble qu'on peut signaler sa partie sud comme vivant au souffle moite de l'équateur et de la mousson, et sa partie nord sous l'haleine désertique du tropique et de l'alizé. D'une façon générale :

1° *De fin mai à fin novembre*, les vents soufflent de la mer vers la terre sur laquelle ils poussent de gros nuages lourds de pluie, qui crèvent au fur et à mesure qu'ils s'avancent davantage dans l'intérieur des terres. C'est la saison humide;

2° Pendant la période où le soleil s'est le plus rapproché de l'hémisphère sud, *de fin novembre à fin mai*, entre 10 heures et 18 heures, les vents, simoun ou siroco, soufflent du Nord. Comme ils viennent du Sahara, ils sont excessivement chauds et secs, faisant monter le thermomètre de 15° à 45° et faisant se racornir les cartons. A partir de 18 heures, c'est la brise de mer qui souffle, faisant baisser très rapidement la température. Ainsi se produisent une fois de plus les phénomènes dus à ce que le solide s'échauffe et se refroidit plus vite que le liquide. La chaleur est beaucoup plus constante au fur et à mesure que l'on se rapproche davantage du golfe de Guinée. C'est la saison sèche.

(1) D'après E.-F. GAUTIER : *Annales de géographie*, 15 janvier 1931, pp. 163 et suivantes.

b) EN ENTRANT DANS LE DETAIL.

1° On peut étudier la classification des vents, par exemple à Dakar, capitale de l'Afrique occidentale française, et rapporter sans erreur grossière :

— à l'alizé, tout ce qui est vent du secteur nord au sol (nord-ouest à nord-est);

— à la mousson, tout ce qui est vent d'ouest inférieur;

— au contre-alizé, tout ce qui est vent d'ouest supérieur;

— à l'harmattan, tout ce qui est vent d'est (1).

L'alizé, vent vif, frais et humide, vient de ce que la pression reste presque toujours constante à la latitude de Konakry, tandis qu'elle varie beaucoup au voisinage des Açores. Il est dû à une action de « soufflerie » à partir de la zone des hautes pressions.

La mousson, tiède et humide, est due à la zone de dépression continentale formée par l'action réchauffante du soleil sur les terres. L'expression de « mousson » traduit le phénomène d'aspiration produit par la masse continentale surchauffée.

L'harmattan est un puissant vent d'est qui est normalement superposé à l'alizé en hiver et à la mousson en été. Le passage de l'alizé à l'harmattan sur une même verticale se traduit par une augmentation de température de 10° et un abaissement de l'état hygrométrique de 0,60.

Le passage de la mousson à l'harmattan se traduit par un abaissement de la température de 10° et une augmentation de l'état hygrométrique qui atteint 1,00.

Le contre-alizé est un courant aérien, supérieur, généralement d'ouest (sud-ouest à ouest), observé pendant la période où souffle l'alizé.

2° On peut étudier l'origine des pluies. Ce sont des pluies dites de convection, si la condensation de la va-

(1) *Annales de physique du globe et de la France d'outre-mer*, février 1935, page 3.

peur d'eau atmosphérique est déterminée par des mouvements de détente et de refroidissement dans le plan vertical. Ce sont des pluies de translation si ces mouvements sont produits dans le plan horizontal.

« Les premières ont pour cause le fort courant ascensionnel d'évaporation que provoque le passage du soleil au zénith quand ses rayons dardés verticalement atteignent leur maximum de puissance calorique » (1).

Comme, pendant le semestre d'été de fin mai à fin novembre, le soleil doit passer deux fois au zénith, une fois avant, une fois après le solstice, il doit y avoir deux maxima de pluviosité. Plus on se rapproche du tropique, plus ces deux maxima sont voisins l'un de l'autre. Ils finissent même par se confondre en un seul.

Les pluies de translation, par contre, dépendent des vents. Nous savons que les basses pressions, dont les centres sont appelés aires cyclonales, sont dues au surchauffement; que les hautes pressions, dont les centres sont appelés aires anticyclonales, sont dues au refroidissement (2); que les basses pressions attirent à elles le vent, tandis que les hautes pressions refoulent l'air.

En conséquence, pendant l'été, le centre de basses pressions sur le continent surchauffé appelle les masses d'air demeurées plus fraîches au-dessus de l'Océan qui est un centre de haute pression d'où s'échappe un vent humide allant arroser le continent et qu'on appelle mousson pluvieuse.

Les positions respectives de ces deux centres font que cette mousson souffle du sud-ouest.

De même l'alizé austral, « qui, en raison du déplacement estival de tout le système climatique terrestre vers le nord, en vient à traverser l'équateur géométrique » (3), cesse alors d'être dévié par la rotation de la terre vers sa gauche pour être dévié vers sa droite, c'est-à-dire vers le nord-est, et déverse, comme la mousson, des pluies sur l'arrière-pays.

Les côtes seront donc arrosées en raison même de leur exposition à ces deux vents. Les côtes septentrionales

(1) Jacques WEULERSSE : *L'Afrique noire*, p. 105.

(2) D'après Em. DE MARTONNE : *Abrégé de géographie physique*, p. 48.

(3) Jacques WEULERSSE : *L'Afrique noire*, p. 106.

seront sèches d'autant plus qu'elles sont bordées par le courant desséchant des Canaries. Les côtes méridionales seront humides d'autant plus qu'elles sont longées par le courant de Guinée, sorte de retour du grand courant équatorial humide Nord-Atlantique.

D'autre part, les pluies venant du large, étant plus ou moins barrées par le relief, vont en s'affaiblissant au fur et à mesure qu'elles pénètrent davantage dans l'intérieur du continent et, par suite, le versant maritime est plus arrosé que le versant continental.

Pendant le semestre d'hiver, *de fin novembre à fin mai*, le vent souffle de la terre froide devenue le siège des hautes pressions vers la mer plus chaude : c'est la mousson continentale, très sèche.

Dans le même sens, souffle également l'alizé boréal du nord-est, sec et desséchant, venant de parcourir les étendues désertiques de l'Asie et de l'Afrique et déviant vers sa droite par suite de la rotation de la terre, pour arriver sur l'A. O. F. où on l'appelle harmattan et où il conserve assez de puissance pour souffler même pendant l'été. Il refoule alors momentanément la mousson pluvieuse, créant des remous, des appels d'air ascendants et par suite quelquefois des tornades.

Nous pouvons, par conséquent, distinguer les régions climatiques principales suivantes :

1° Au sud, en *Guinée*, zone équatoriale où le soleil passe au zénith au printemps et à l'automne, il y a toujours de l'eau en abondance. C'est la région de la forêt vierge. Les pays correspondants ont un maximum au printemps, un minimum en été.

2° Plus au nord, dans le *Soudan*, au pays des nègres, zone tropicale et subtropicale, où le soleil ne passe au zénith qu'en été, il y a de l'eau pendant une partie de l'année. C'est la région de la brousse et des cultures tropicales. Les pays correspondants ont deux maxima (printemps et automne) et deux minima (hiver et été).

3° Plus au nord enfin, en *Mauritanie* et aux environs du 21^e parallèle, zone désertique, il n'y a presque jamais

d'eau. Les pays correspondants sont caractérisés par un maximum en été et par un minimum en hiver.

Ce ne sont là que des zones principales de climat. *Il y a aussi des zones secondaires.* Par exemple, le climat du Soudan peut se diviser en deux parties distinctes selon que les minima les plus bas s'observent en hiver (partie septentrionale), région de Nioro appelée littoral, c'est-à-dire Sahel du Sahara, *climat sahélien*, ou en été (partie méridionale), *climat soudanien* proprement dit. L'abaissement de la température y est déterminé, dans le premier cas, par l'éloignement du soleil; dans le second cas, par l'intensité de la mousson.

Il y a également un climat secondaire dans la zone côtière comprise près du Cap-Blanc qui participe à la fois de la région désertique et de la région îles Canaries - îles du Cap-Vert. On l'a appelée zone du *climat subcanarien*.

Le courant des Canaries, froid et desséchant, étend le Sahara jusque dans l'île Boa-Vista (îles du Cap-Vert), tandis que le courant Guinée est-ouest ramène vers le nord les influences équatoriales.

On doit citer encore le *climat secondaire libério-dahoméen*; enfin, entre ce dernier et le climat soudanien, il y a un autre climat secondaire : c'est celui du *Fouta-Djallon*, où l'altitude détermine un abaissement de température et qu'on appelle climat foutanien. (Lorsque les pluies tombent au fond des cuvettes de la région centrale en quantité trop considérable pour pouvoir être absorbées, il se forme des lacs : Faguibine, Debo.)

Ainsi l'on peut trouver dans cette région des villes pouvant jouer le rôle de station climatique, comme Labé, futur Dalaat soudanien.

IV. — L'hydrographie.

Tandis que dans le Sahara, nous le verrons, règne l'aréïsme, c'est-à-dire l'absence d'eaux courantes, le nord de la région que nous étudions actuellement est la zone de l'endoréïsme où les eaux courantes apparaissent mais ne parviennent pas à la mer, parce qu'elles se perdent dans les sables du nord ou dans une dépression.

C'est seulement près de l'Océan que l'écoulement normal aboutit à la côte. On y trouve deux centres principaux de rayonnement hydrographique : le massif de Yadé, d'où partent la Sanaga et la Bénoué, et le massif du Fouta-Djallon, véritable château d'eau de l'A. O. F., qu'en 1881 le docteur Bayol dénomme « Suisse africaine ». Du Fouta, découlent deux bassins principaux : celui du Sénégal et celui du Niger, et de nombreux fleuves côtiers qui se dirigent dès leur naissance vers la mer, à trois ou quatre cents kilomètres de leur source.

Nous négligerons momentanément le bassin du lac Tchad (Komadougou - Yoobé). Nous dirons tout de suite le nom des fleuves côtiers. Ce sont, du nord au sud : le Saloun, la Casamance, les rios guinéens (rio Componi, rio Nunez, rio Pongo), le Saint-Paul, le Cavally, la Bandama, le Comoë, le Tanoë, la Volta et l'Ouémé.

Puis, nous étudierons de près le Sénégal et le Niger dont les bassins constituent en somme l'Ouest-Africain français et qui ont, entre eux, quelques points communs.

Ils prennent leur source presque dans la même région du Fouta-Djallon. Ils décrivent une courbe très marquée. Ils ont un cours supérieur tourmenté, torrentueux et encaissé. Ils sont barrés par des roches, des rapides, des cataractes : le Sénégal à Félou et Gouïna, le Niger à Sotuba et Boussa. C'est ce qui a fait dire qu'en A. O. F. « les fleuves ne sont pas des chemins qui marchent, mais des chemins qui buttent ». Cependant, malgré l'imperfection de leur cours, ils nous ouvrent le Soudan occidental.

Le Sénégal est formé de la réunion du Bakhoy, né près de Siguri, et du Bafing, né près de Timbo, déjà larges respectivement de 250 mètres et 450 mètres. Il gagne la plaine par une série de cuvettes. Il reçoit à droite, près de Kayes, le Koulou, descendant de Koniakary; à gauche, en amont de Bakel, le Falémé, venant du Fouta-Djallon. Il reçoit aussi de nombreux marigots dont le plus important est celui de Khassak que commande le fort de Lampsar. Finalement, après un cours de 1.700 kilomètres, le Sénégal se jette dans l'Atlantique en aval de

Saint-Louis, bâtie sur une île, et où s'installe d'abord le gouvernement général avant d'aller à Dakar.

Dans le bassin du Sénégal, la campagne aride et monotone pendant la saison sèche est riante pendant la saison humide. Dans le Haut-Sénégal, le relief comparativement de nombreuses plaines très bien cultivées.

Le Sénégal est le fleuve héroïque dont toutes les missions de la glorieuse épopée soudanaise ont suivi le cours pour arriver au Niger. Ses rives, distantes de 300 à 800 mètres, offrent entre elles un contraste frappant. La rive nord, en Mauritanie, est très aride. La rive sud est, au contraire, très riante.

On retrouve encore sur cette rive la plupart des postes que nous avons fondés au fur et à mesure de notre progression : Dagana, Podor, Saldé, Matam et Bakel.

Il est du plus haut intérêt d'étudier le régime du fleuve dont la connaissance nous a été indispensable pour l'utiliser.

Tout d'abord, nous pouvons remarquer qu'une flottille qui, de la mer, veut remonter le cours du Sénégal, rencontre beaucoup de difficultés : il y a à franchir les barrages de Mafou dans le cours moyen, et de Tamboukané et Diancanapé dans le cours supérieur entre Bakel et Kayes, puis le seuil de Kayes, le rapide des Kippes, les chutes du Félou à 2 kilomètres en amont de Médine, plus haut les chutes de Gouïna, les obstacles de Malembélé, Kalé, Dioubéba, Soukoutaly. Au delà de Badumbé, sur le Bakhoy, tout transport même par pirogue est impossible.

Ensuite, nous devons dire que les crues et décrues périodiques auxquelles le Sénégal est soumis sont très importantes. Jacques Méniaud (1) nous donne les chiffres suivants pour une crue moyenne du fleuve à Kayes :

10 juillet.	1 m. 40	au-dessus de l'étiage.	
31 juillet.	2 m. 80	—	—
14 août.	5 m. 40	—	—
21 août.	8 m. 60	—	—
30 août.	8 m. 70	—	—

(1) *Les Pionniers du Soudan*, p. 45.

15 septembre.	7 m. 20	au-dessus de l'étiage.	
30 septembre.	4 m. 70	—	—
15 octobre.	2 m. 90	—	—
31 octobre.	2 m. 10	—	—
30 novembre.	0 m. 90	—	—
15 décembre.	0 m. 62	—	—

La crue se fait sentir dans les mêmes conditions à Saint-Louis deux mois après.

Et si toutes les campagnes faites dans le Haut-Fleuve sont à cheval sur deux années, c'est que les flottilles des diverses missions devaient être concentrées à Saint-Louis vers la mi-septembre, afin d'arriver à Kayes deux mois après, à la fois pour éviter le plus fort de la crue et profiter d'un niveau d'eau suffisamment élevé.

En somme, on peut dire que la navigabilité du Sénégal est presque permanente jusqu'à Kayes pour les grands avisos, et qu'elle est permanente jusqu'au seuil de Mafou, à 350 kilomètres de l'embouchure.

Le Niger, lui, prend sa source au mont Loma. Il a un cours de 4.000 kilomètres.

D'une façon assez vague, il est appelé Djoliba dans son cours supérieur, Issa-ber dans son cours moyen, Kouarra dans son cours inférieur. D'une façon plus précise, on distingue :

1° *Le Haut-Niger*, compris entre les sources et les roches de Sotuba en aval de Bamako. Il traverse une partie bien arrosée. Il reçoit à droite le Mafou, le Nian-dan, le Milo, le Soussa, le Faudoubé; à gauche, le Falico, le Tombali, le Sissi, le Koba, le Niando, le Diamba, le Kodosa, le Ban Diégué, le Tinkisso, l'Amarakoba et les sept petites rivières en amont de Bamako.

2° *Le Niger-Moyen*, compris entre les chutes de Sotuba et celles de Boussa, constitue une partie très navigable du Niger, traverse la partie la plus riche du bassin, et se divise en plusieurs bras fertilisant le Macina. Il reçoit, à Mopti, le Mayel Balevel, prolongement du Bani, ancien fleuve coulant longtemps parallèlement au Djoliba, et

qui arrose Dienné, la rivale de Tombouctou, une des plus grandes places de commerce de l'Islam. On dit que les deux grands fleuves se marient à Mopti où ils régularisent leurs relations antérieures. Le Bani est le mâle, le Niger la femelle. D'abord le Bani remplit le Niger. Quelque temps après le Niger, gonflé, lui rend son trop plein. Ensuite le Niger traverse le lac Debo, puis coule normalement jusqu'à Boussa. Le Haut-Niger et le Niger-Moyen coulent en territoire français.

3° *Le Niger-Inférieur*, compris entre les chutes de Boussa et la mer, coule en territoire anglais.

En somme, le cours du Niger est tel « qu'on peut le comparer à un serpent qui se mord la queue et qu'une goutte d'eau tombée dans le fleuve vers ses sources passe deux fois par la même latitude à quelques mois d'intervalle » (1). Tout le sommet de la boucle est dans le climat désertique. Par ailleurs, le Niger est soumis, en partie, deux fois au climat équatorial comportant par an deux saisons pluvieuses et deux saisons sèches, et deux fois au climat tropical, suivant une aire météorologique, comportant seulement une saison pluvieuse et une saison sèche et ayant pour axe le 13° parallèle le long duquel la pluie tombe, presque tous les jours, de juin à octobre.

Ainsi, si l'on considère un point du 13° parallèle sur le Niger-Inférieur, il a sa crue normale de juin à octobre, puis la crue supplémentaire provenant de la crue normale du Niger-Supérieur à la même latitude qui arrive, atténuée, à cause des pertes produites par l'épandage dans le Macina et l'évaporation et avec quelques mois de retard. Par suite, le Niger conserve, du 1^{er} avril au 15 juin, un niveau toujours suffisant pour la grosse battellerie. A Bamba, au sommet de la courbe, juin est le moment le plus bas.

Les variations de niveau du fleuve sont d'ailleurs considérablement modérées par l'absorption des lacs Debo, Faguibine et autres, et par l'étranglement de Tosaye,

(1) TOUTÉE : *Dahomey, Niger, Touareg*.

porte d'écoulement de ces réservoirs, tandis que les eaux tombant directement en aval de cet étranglement produisent une crue plus soudaine.

En termes plus précis, le Djoliba commence à monter à la fin de mai. Puis, soudain, au bout de quelques jours, la crue cesse, pendant que les rigoles, parallèles aux rives, s'emplissent, et reprend lentement jusqu'à fin juin. En juillet, le Niger submerge le Débo, et la crue cesse pendant que les lacs s'emplissent pour reprendre rapidement jusqu'à la fin septembre.

En octobre, les pluies diminuent. Le niveau du fleuve également. Mais alors l'Issa-ber, descendant, découvre les clapets des lacs « dans l'ordre suivant lesquels on les rencontre en allant vers l'amont » (1) et qui se déversent successivement dans l'Issa-ber reportant ainsi la crue occidentale jusqu'à janvier à Kabara, et jusqu'à fin février à Say.

La crue orientale est plus violente. Le Kouarra reçoit des pluies diluviennes plus intenses.

A Gaya, près de la frontière nigérienne, il frise l'épuisement en mai (voir croquis *g*). Il monte à partir de mai par coups très brusques. Cette irrégularité se poursuit jusqu'à fin octobre, le fleuve ayant atteint son maximum du 1^{er} au 10 septembre. Il descend alors régulièrement, et serait presque à sec quand il reçoit l'appoint de la crue occidentale.

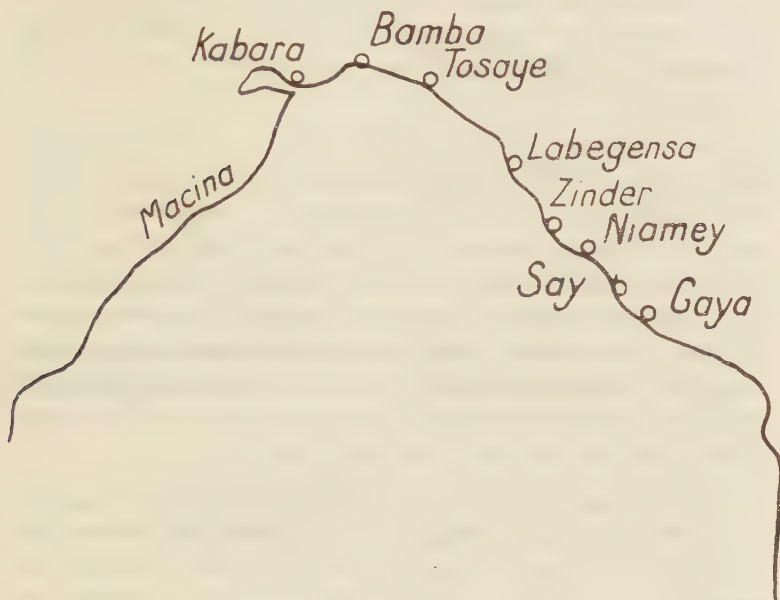
La connaissance détaillée du mécanisme des crues est indispensable aux missions. Celles-ci doivent, même pour mieux éviter les accidents, surtout entre les rapides de Boussa et le confluent de la Bénoué, avoir sous les yeux les graphiques d'étiage résultant des moyennes de plusieurs années.

Mais l'examen de ce régime original paraîtra moins extraordinaire, quand on aura remarqué que la zone d'épandage du Haut-Niger fait un brusque contraste avec le Bas-Niger, et qu'on se trouve en présence d'un coude de capture; c'est à Bourem que le Bas-Niger a soutiré les eaux mortes de la zone d'épandage. Et mal-

(1) Capitaine LENFANT : *Le Niger*, p. 227.

gré cela, le Haut et le Bas-Niger gardent chacun leur caractère propre.

Ainsi, le bassin du Niger est un pays fertile où même les étroites vallées qui montent à l'assaut des montagnes



Croquis g.

sont riantes et prospères. Et le Niger, adoré à l'égal d'un Dieu, a vu toute une littérature coloniale célébrer son charme, sa majesté et son utilité.

« Le Niger, le bon géant, notre père à tous là-bas, dit Zola (1). Il est immense et doux... Il a ses tempêtes..., ses jours de flamme..., ses nuits délicieuses, ses nuits roses d'une infinie douceur lorsque la paix de la terre descend des étoiles... Et c'est lui qui a engendré le Soudan en le disputant à l'envahissement des Saharas voisins, en le créant de son limon fertile. »

« Le Niger, dit Péroz, le fleuve magnifique qui coule en longues volutes d'azur dans l'écrin d'or des sables. »

« Le Niger? la mer en personne, dit L. Proust dans *Les Visions d'Afrique*; il a ses vagues..., ses algues..., ses

(1) ZOLA : *Fécondité*, pp. 736-737.

poissons..., ses plages, ses baies, ses caps..., sa race spéciale. Il alimente tout ce qui germe, il appelle à lui tout ce qui vit (1). »

On le trouve « divin dans son origine, sorti d'un bois sacré, divin par le mystère de son cours perdu sous terre, puis renaissant soudain pour suivre sa destinée tourmentée en bataille avec le sable qui tend à l'absorber » (2).

« O Niger, tu es l'âme du Soudan et son cœur aussi, dit F. Dubois (3). Toi seul fus assez fort pour lutter contre les sables... De tes flots comme d'un bouclier tu couvres les vastes plaines et les protèges contre les traits brûlants de ton rival, le soleil. Tu fais surgir de grandes villes, sièges de puissants empires. De pittoresques villages viennent faire la haie sur ton passage et encore tu prêtes complaisamment ton vaste dos pour porter au loin les pirogues fluettes et animer d'un joli grouillement tous ces tableaux que tu crées. »

Et vraiment, même de sang-froid, il faut convenir que l'« attirance mystérieuse et séculaire du fleuve de sang », citée par L. Barot-Forlière (4), n'est pas un vain mot.

V. — Etude générale sur les productions et peuplades.

a) LES ZONES BOTANIKES.

Les zones climatiques (équatoriale, tropicale, désertique) influent sur les zones botaniques comme nous les avons vu influencer sur les zones hydrographiques. D'après la remarquable étude de M. Henry Hubert (5), complétée par des renseignements divers, en allant du sud au nord, nous trouvons :

1° *La zone botanique de la forêt dense, correspondant*

(1) Robert RAYNAUD : *Le roman du Sahara*, p. 116.

(2) *Ibid.*, p. 117.

(3) F. DUBOIS : *Tombouctou la mystérieuse*, p. 19.

(4) BAROT-FORLIÈRE : *L'oubli sur la gloire*, p. 133.

(5) *Bulletin de l'armée d'Afrique*, Noël 1927.

au climat libério-dahoméen, et comprenant des arbres énormes à feuilles persistantes et une végétation luxuriante. Quelquefois, la forêt fait défaut par la faute des hommes, plutôt que par la sécheresse;

2° *La zone proprement dite guinéenne*, contenant encore de larges forêts;

3° *La zone soudanienne* proprement dite, qui comprend des arbres à feuilles caduques, dépouillés pendant la saison sèche, et des graminées vivaces donnant chaque année des tiges nouvelles souvent très hautes;

4° *Les zones de climat foutanien et subcanarien* n'ayant pas de flore spéciale;

5° En montant toujours vers le Nord, et avant d'arriver au Sahara, *la zone de végétation sahélienne* qui est caractérisée par des arbres denses, mais très épineux, et *la zone de végétation subsaharienne*, qui comprend très peu d'arbres et quelques rares graminées.

b) LES ZONES DE RÉPARTITION D'ANIMAUX DOMESTIQUES.

On peut noter, tout à fait au sud, la chèvre et le mouton (climat libério-dahoméen), puis, plus au nord, le bœuf; plus au nord encore, dans le Sahel, le cheval; enfin, dans la zone la plus septentrionale, le dromadaire.

Dans le sud, où le pays a plus de ressources, les animaux n'ont pas besoin d'avoir les membres si longs que dans le nord, où ils doivent demander à la course de leur éviter les dangers d'un pays découvert et de leur procurer en quantité suffisante les ressources trop espacées en eau et en végétaux.

c) LES ZONES DE VÉGÉTATION.

Ces zones de végétation dépendent également, en grande partie, du facteur géologique que nous n'avons pas le droit de négliger et sur lequel M. Henry Hubert nous a donné des renseignements très intéressants. Il le réduit aux types suivants

I. — Régions de schistes cristallins (archéen);

II. — Régions de schistes et de quartzites redressés (Algonkien);

III. — Régions de grès siliceux horizontaux (cambrien à carbonifère);

IV. — Régions de calcaires, grès argileux ou ferrugineux (Crétacé et tertiaire);

V. — Régions de terrains récents (Pléistocène et actuel).

Ainsi, en combinant les diverses zones géologiques avec les diverses zones climatiques, on peut arriver à un nombre considérable de régions naturelles.

ZONE DE LA FORÊT DENSE.

Archéen. — Il se rencontre surtout dans la Côte d'Ivoire et en Basse Guinée; ces deux régions sont couvertes par la sylve, comprenant comme espèces le cocotier, l'acajou, l'ébène. (La brousse à baobabs correspond non seulement aux plateaux gréseux, mais à une réduction de la durée et de l'abondance des pluies.)

Tertiaire. — Il se trouve en Côte d'Ivoire et en Dahomey.

Actuel. — Il comprend une zone lagunaire très développée sur toute la côte méridionale.

ZONE A VÉGÉTATION GUINÉENNE ET SUBALPESTRE.

Archéen. — C'est un très vaste massif qui s'étend en Côte d'Ivoire, en Guinée et en Sierra Leone. Il se distingue par un très grand nombre de dômes dénudés, dont le plus élevé est le mont Loma, à l'est duquel se trouve une vaste pénéplaine archéenne.

Algonkien. — Ce sont des schistes qui s'étendent sur plusieurs zones et qui forment les monts du Togo dans le sud, et le massif de l'Atakora dans le nord.

Un autre massif de schistes traverse en écharpe dans la direction nord-est - sud-ouest les colonies de la Côte

d'Ivoire et de la Haute-Volta, depuis le golfe de Guinée jusqu'au Yatenga.

On trouve encore des schistes cristallins, au nord et à l'ouest de Siguiri, et au sud-est de Kouroussa, puis dans la vallée de la moyenne Gambie.

Grès siliceux. — On les trouve principalement de Hombori à Forécaria (1.500 kilomètres) et de Boké jusqu'au delà d'Aïn-el-Mzerreb (Bandiagara, Bobo-Dioulasso, Sikasso, monts du Manding, Tambaoura, Assabat, Tagant, Adrar, Hank, Fouta-Djallon). Ils descendent en falaise abrupte vers la mer et, au contraire, en pente douce vers le centre. Ils sont caractérisés par de la stérilité aux sommets et de la fertilité dans les bas-fonds.

Les grès du Fouta ne portent qu'une savane claire où s'espacent baobabs et rôniers.

Formations tertiaires. — Elles se trouvent en Guinée portugaise et en Casamance.

Formations actuelles. — Au voisinage de la côte et en Casamance.

ZONE A VÉGÉTATION SOUDANAISE.

L'*archéen* y est représenté dans le Mossi, le Gourma et le Liptako.

Les *grès siliceux* forment les plateaux de Bobo-Dioulasso, du Mandingue, du Tambaoura.

Dépôts crétacés et tertiaires. — Ceux du Nord sont perméables et donnent au pays un aspect de stérilité anormal pour cette latitude (Ferlo, région des Dallols, vallée du Souron).

Le calcaire crétacé du Ferlo est un désert, mais l'abondance des pluies détermine des types de paysage peu sensibles à la nature du sol. La courbe isohyète, de 1 m. 50, limite la grande forêt vers le nord. Les Anglais l'appellent la Rain Forest : la forêt de pluie.

Formations récentes. — Elles comprennent les alluvions du Cayor et de la vallée du Niger.

ZONE SUBCANARIENNE.

Formations récentes. — Elles se trouvent entre Port-Etienne et Dakar.

ZONE A VÉGÉTATION SAHÉLIENNE.

On rencontre :

— les *pénéplaines archéennes*, dans le prolongement de celles du sud;

— les *schistes micacés*, dans le nord de Yatanga et autour de M'Bout;

— les *grès siliceux*, dans la région Hombori-Bandagara, dans l'Assaba et dans la région Yélimané-Sokolo;

— les *terrains crétacés et éocènes*, à Djoloff, en pays Séno, à Gondo dans la colonie du Niger depuis Le Djerina jusqu'à Koutous;

— les *formations récentes*, dans les alluvions du Niger, les alluvions du lac Tchad et du bassin de la Komadougou-Yobé, les dunes continentales du Sénégal (Louga), de la Mauritanie (Trarze), de la boucle du Niger et du nord du Tchad.

Etude détaillée sur les productions et peuplades.

A) AU SUD DU PARALLÈLE 10°.

ZONE DE LA FORÊT DENSE ET ZONE A VÉGÉTATION GUINÉENNE.

La possession de tous ces renseignements nous permet d'entreprendre, sur les productions et les peuplades, une étude plus détaillée, *toujours dans le même sens du Sud vers le Nord.*

Si l'on s'approche de l'équateur, dans la région équatoriale proprement dite, les pluies tombent si abondantes, qu'elles provoquent une végétation luxuriante et donnent naissance à la forêt équatoriale, la forêt vierge, qui a été longtemps le plus grand obstacle à la pénétra-

tion. La vie dans la sylve africaine est particulièrement pénible : chaleur très lourde et humide, pluies diluviennes, arbres immenses dont la frondaison cache le ciel, insectes multiples et malfaisants, grosses bêtes féroces, tout semble se coaliser pour ralentir les progrès de la vie humaine.

Comme échantillons humains, on y rencontre les négrides ou pygmées, de taille réduite, ne vivant que du produit de la chasse qu'ils font avec des arcs et flèches empoisonnées et fuyant au moindre bruit comme des oiseaux craintifs. Il y a aussi quelques nègres, plus normaux et moins primitifs, qui vivent de bananes, de racines, de haricots et possèdent chiens, chèvres et poulets.

La notion du temps elle-même échappe à ces populations qui ne peuvent contrôler le cours des astres dans le ciel, et qui ne songent, pour ne pas mourir, qu'à défendre leurs maigres cultures contre les insectes, les grands fauves et les orages. Mais c'est surtout quelque chose d'effroyablement impressionnant que cette réclusion, à chaque pas, sous une cloche.

Dans la zone à végétation guinéenne proprement dite, on trouve des lisières à kolatier et des massifs à acajou, des cocotiers, des palmiers à huile, du manioc, des ignames et des patates douces, des papayers, des bananiers, des cacaoyers, des caféiers, des ananas et des manguiers. L'ensemble du pays offre l'aspect ou d'un jardin forestier, ou d'un verger, ou d'un potager. Il semble qu'il soit habité par une population assez active et nombreuse.

On peut ajouter que les éléphants de la plaine côtière de Guinée donnent de l'ivoire.

B) AU NORD DU PARALLÈLE 10°.

ZONE A VÉGÉTATION SOUDANAISE, ZONE SUBCANARIENNE ET SUBSAHARIENNE,
ZONE A VÉGÉTATION SAHÉLIENNE.

Le Sénégal fournit une multitude de productions importantes et intéressantes que l'on retrouve en grande quantité dans le bassin du Niger. Là, au moment des inondations, autour des villages devenus des îles, ce ne

sont que *rizières*. A la limite des inondations, sur les terres que le retrait des eaux laisse les premières à découvert, on cultive du *mil*, gros et petit, et au nord du *blé*. Il faut citer aussi la patate, l'igname, le manioc, la betterave, l'ogonifi, et le topinambour. Certains produits végétaux très intéressants : l'indigo, le jute, la soie végétale, le tamarin, le sésame; des arbres tels que le baobab, l'arbre de karité, l'arbre à kapok, le palmier à huile, l'arachide, le kola, le caoutchouc; les arbres à gomme, les bois précieux, tels que l'acajou et autres magnifiques spécimens que l'on trouve aussi bien pour la grosse charpente que pour la menuiserie fine dans le Bani, le Badink et le Bélédougou. (Leurs espèces sont en nombre considérable.)

Tous les produits de la récolte sont portés sur la tête. Le strict minimum est gardé dans la maison, le reste est caché dans les broussailles à l'abri des razzias possibles.

D'autre part, la chasse procure l'ivoire (les éléphants et hippopotames sont nombreux dans le Haut-Sénégal). Elle fournit aussi des plumes d'autruche et d'aigrette, la chair des marabouts oiseaux échassiers.

L'élevage, particulièrement facile au Soudan, donne les *chèvres*, les chevaux petits et robustes de la rive droite du Niger et du Macina, les ânes du Kaarta et du Niger. Le bœuf du Mossi trouve un écoulement facile vers le Dahomey et la Côte d'Ivoire où son élevage est contrarié par la mouche tsé-tsé et les plantes vénéneuses. De tous ces animaux on tire des peaux, des laines, des tissus.

Le sous-sol contient des gisements de *calcaire*, de la *terre argileuse* pour briques et tuiles, des *carrières de grès rose*, des *minerais ferrugineux* dans le Haut-Sénégal, sur les bords du Bakhoy, dans le Fouladougou, le Bélédougou, le Manding (le fer est traité par la méthode catalane). Enfin, on trouve de *l'or* dans le Haut-Sénégal et le Haut-Niger; de *l'argent* et du *mercure* dans le Bam-bouk et le Ouassoulou, du sel.

Tous ces produits sont concentrés dans les villes principales de la région : Bammakou, Nyamina, Ségou, Sansanding et Djenné la « ville bénie », Tombouctou, mystérieuse et sainte.

Le commerce consiste surtout en des échanges, quoiqu'il existe des monnaies : le cauri et le gros d'or.

En résumé, il faut distinguer entre les genres de vie :

1° *Ceux de la forêt* où les clairières nourrissent une population d'agriculteurs qui ont aménagé des vergers potagers (manioc, ignames, patates douces, papayers, bananiers de la Guinée, cacaoyers de la Côte d'Ivoire).

2° *Ceux de la brousse* où les habitants gagnent sur la brousse les espaces réservés à la culture qui leur donnent du mil, du sorgho, du maïs, de l'arachide. Ils sont également éleveurs et parfois nomadisent. Ils ont subi l'influence musulmane.

LES PEUPLADES.

On rencontre dans ces pays les races les plus diverses qui vont du blanc au noir en passant par le rouge africain.

POPULATIONS BLANCHES.

Parmi les populations de race blanche, il faut distinguer : les Maures, les Peuhls et les Touareg. (Nous étudierons ces derniers avec le Sahara qui est leur principale région quoiqu'il y ait les Touareg du Niger dont les plus remarquables sont les Oulliminden.)

Les Maures. — Ils seraient, d'après certaines légendes, les descendants, tantôt de Sem, tantôt de Cham. Ils seraient, au dire de certains savants, venus d'Asie et auraient fondé la tribu des Lemtouna, puis la fameuse secte des Almoravides qui conquiert le Maroc et l'Espagne, mais ne put entamer les empires nègres du Soudan. Vinrent ensuite les Kounta, puis les Beni-Hassan. Puis ils se partagèrent en plusieurs fractions dont les plus importantes furent les Zénagas qui auraient donné leur nom au Sénégal.

Leurs principales tribus actuelles sont les Trarzas, les Braknas et les Douaïchs.

Ils ont reçu du général Faidherbe le Sénégal comme

limite méridionale de leur pays. Ils arrivent jusqu'au Maroc, au nord, et jusqu'au pays des Touareg, à l'est.

Ils ont toujours vécu de l'échange de l'or et des esclaves contre les chevaux et le sel gemme. Ils sont forgerons, tisserands, éleveurs.

Ils possèdent des types d'une beauté remarquable aux formes sculpturales, aux membres très souples, aux attaches très fines, aux yeux énigmatiques.

Quoique musulmans, ils sont monogames. Ils ont un grand respect pour la femme, qui est d'autant plus belle qu'elle est plus obèse.

Ils semblent avoir quelques nobles idées, mais ils sont considérés comme fanatiques, pillards, cruels et fourbes.

Au point de vue social, ils sont partagés en quatre castes :

- les guerriers ou Hassane;
- les marabouts, prêtres, commerçants et médecins;
- les tributaires Zénagas;
- les Harratine, ou esclaves libérés.

Ils vivent généralement sous la tente, divisée en deux compartiments, dont l'un est réservé aux hommes et l'autre aux femmes.

Les Peuhls ou Foulbes seraient venus du Sinaï, d'Egypte et de la Cyrénaïque. Ils sont, au physique, grands, maigres, élégants. De leur métier, ils sont pasteurs et chasseurs, et même, au Sénégal, fermiers et métayers. Musiciens peu loquaces, ils sont remarquables par leur intelligence, la beauté de leur langue, leur bravoure au combat, le respect qu'ils ont pour leur femme, à qui ils laissent le gouvernement de la maison et qui fait qu'ils sont le plus souvent monogames.

Ils ont eu de nombreux métissages avec les nègres. Leur idiome est négro-africain, harmonieux, riche et souple.

Il y a une catégorie de Peuhls qu'on appelle Foulas, qui ne sont pas aussi purs que les Peuhls du Sénégal ou du Soudan et qui ont été chassés par des envahisseurs du Nord ou de l'Est, jusqu'à la forteresse naturelle du Fouta-Djallon, facile à défendre.

Ils vivent surtout sous le régime des républiques théocratiques, dirigées par des almamys. Leur société se compose de trois classes essentielles : Les nobles, les hommes libres, éleveurs de troupeaux, et les esclaves cultivateurs.

POPULATIONS NOIRES.

A côté de ces populations de race blanche, il existe plus de 150 variétés de peuplades nègres, qui se divisent en musulmans et fétichistes, nettement opposées entre elles.

Il y a également des différenciations très nettes entre l'homme de la forêt ayant grosse tête, torse exagéré et jambes courtes, essentiellement individualiste; et l'homme de la plaine ou mieux des clairières, habitué aux vastes entreprises et qui créa jadis les grands empires de Ghana, de Mali, de Sonhrai et du Mossi.

Le nombre considérable d'idiomes des races noires (environ cent cinquante) montre que, pendant des siècles, elles sont restées isolées les unes des autres dans une atmosphère de quiétude et de défiance.

Leur façon de vivre n'a pas changé depuis des siècles et elle est telle que, partout, l'individu a été absorbé par la collectivité : « L'histoire de la zone soudanaise, dit M. Hardy (1), apparaît non pas comme le développement simultané d'Etats plus ou moins vastes et robustes, mais comme une succession d'hégémonies ethniques de groupements et de regroupements dans la main des diverses races prépondérantes : c'est d'un rayonnement d'influence qu'il s'agit, plutôt que d'un pouvoir certain et d'autorités bien assises. Le centre de l'empire se déplace. Mais les différents groupes conservent leur particularisme ethnique et leurs institutions. »

On distingue quatre races principales :

1° *Les Ouolofs*. — Ils habitent près de la mer sur la rive gauche du Sénégal. Ce sont les plus évolués. Ils ont

(1) V.-G. HARDY : *Vue générale de l'Histoire d'Afrique*, p. 58 et aussi pp. XIII à XVIII, et 35, 57.

la peau très noire et luisante, la taille élevée, la constitution robuste, le nez aplati, les lèvres épaisses. Ils n'aiment pas la guerre, mais l'agriculture, le commerce, les petits métiers (tisserands, potiers, bijoutiers). Ils sont musulmans. Les Sérères, Diolas et Sarrakolés sont des variétés de Ouolofs, ainsi d'ailleurs que les Balantes, célèbres par leur pratique de l'ordalie.

2° *Les Soni-N'Kes*. — Ils sont dispersés dans tout le Soudan.

Ils sont paisibles, économes, ordonnés, commerçants. Leur religion est l'islamisme. Ils ont créé autrefois un immense empire, celui de Songhaï. Leur dynastie est la plus vieille du monde.

3° *Les Mandingues ou Mandes*. — Ils habitent le Haut-Sénégal, le Haut-Niger et le versant occidental des montagnes du Fouta-Djallon.

Les Mandingues constituent la race la plus nombreuse et la plus puissante de l'A. O. F. Ils sont laids, très grands et très forts; cultivateurs, commerçants et guerriers.

Ils comprennent :

- les Mandingues proprement dits;
- les Bambaras;
- les Dioulas;
- les Malinkés;
- les Khassonkhes.

A côté des Mandingues, il faut comprendre :

- les Haoussas, commerçants et agriculteurs, peut-être un peu paresseux et imprévoyants;
- les Songhaï, marchands, pêcheurs et cultivateurs;
- les Mossi, très nombreux autour de Ouagadougou, allant travailler en grand nombre en Gold Coast, cultivateurs, éleveurs et commerçants. Ces derniers sont fétichistes.

4° *Les Toucouleurs*. — Ce sont des métis, formés probablement d'un mélange de Maures, de Peuhls, de Ouolofs et de Mandingues. Ils sont originaires du Fouta

sénégalais qui s'appelait Toukousor et qui leur a donné son nom. Ils sont intelligents, travailleurs, braves, mais orgueilleux et réfractaires. Le fameux El-Hadj-Omar et ses sofas étaient Toucouleurs.

Les indigènes apprennent les langues avec une facilité extraordinaire et se mettent volontiers à l'étude du français qui peut être entre leurs diverses races un lien commun.

Malgré la diversité de leurs races, les diverses populations du Soudan ont une organisation sociale à peu près identique. D'après les renseignements du Ministère de la marine et des colonies auxquels nous nous sommes rapporté, la société comprend en général deux classes : les hommes libres et les esclaves.

LES HOMMES LIBRES.

Les hommes libres sont répartis en plusieurs castes :

1° *Les guerriers.* — Se contentent de surveiller les travaux de culture pendant lesquels ils suspendent les opérations militaires. Ils sont dédaigneux pour les autres castes vis-à-vis desquelles ils ont assez de prestige pour prendre les décisions intéressant le village.

2° *Les agriculteurs.* — Constituent la base de la nation. Ils se servent pour chasser en temps de paix des armes qui leur servent à combattre en temps de guerre.

3° *Les griots.* — Passent leur vie à chanter les louanges des chefs et des guerriers, forment une caste peu sympathique mais puissante et redoutée.

4° *Les ouvriers.* — Travaillent le fer, le cuir, le bois, la toile.

5° *Les pêcheurs.* — Vivent du produit de leur pêche.

ROLE DE LA FEMME.

Si les mères sont bien traitées par leurs fils, en revanche, la femme est la chose du mari, recherchée pour son

travail, sa fécondité, et l'argent qu'elle rapporte quand elle est donnée en gage. Sa consolation et sa passion sont la danse.

ESCLAVES.

1° *Les captifs de guerre* sont les femmes et les enfants. On peut y ajouter les hommes libres, qui ne sont pas mis à mort s'ils acceptent la captivité ou le paiement d'une rançon.

2° *Les captifs de case* sont nés sous le toit de leur maître, de parents esclaves de la maison ou d'un caprice du maître.

3° *Les captifs de trafic* suivent les fluctuations de la fortune des hommes libres et peuvent être ainsi brusquement séparés des êtres qui leur sont les plus chers.

Ainsi, la suppression de l'esclavage indispose à la fois le maître, atteint dans sa fortune, et l'esclave, embarrassé de la liberté qui lui est brusquement offerte.

LES GOUVERNEMENTS.

Les *Ouolofs* forment deux états monarchiques : le Cayor et le Djolof.

Le *Cayor* est administré par un souverain, ou damel, qui est choisi ou plutôt accepté par les grands du pays parmi les membres de la famille des Fal, issus par filiation naturelle des Garmi. Les damels ont gouverné grâce à la secte guerrière des Tiédos, jusqu'à la pénétration de l'islamisme, après laquelle ils ont dû compter avec les marabouts. Ils ont payé leurs partisans en prélevant la dîme sur les récoltes et les droits sur la circulation des convois, et ont facilité leur règne en divisant le territoire en commandements militaires commandés par des diarafts.

Le *Djolof* est gouverné comme le Cayor. Le souverain qui s'appelle Djolof appartient à la famille des N'Diayes.

Les *Soninkes* ont le gouvernement de la commune et des confédérations de village.

Les *Toucouleurs* sont gouvernés suivant les sectes, soit par une sorte de monarchie élective, soit par une sorte de république.

Les *Mossi* sont remarquables en ce que « à la tête de chaque Etat, est placé un Naba assisté de plusieurs ministres, dont chacun commande une des provinces composant le royaume ».

LA FAMILLE.

Présente quelques détails remarquables.

Elle est assez fortement constituée. Elle est d'ailleurs la base de la société. Elle est la « gens » telle que la concevaient les Romains.

Mais, c'est le frère aîné de la femme qui y exerce le droit paternel, parce que c'est le régime du matriarcat qui prévaut.

Un homme a le droit d'avoir plusieurs femmes légitimes auxquelles il fournit la dot, et plusieurs concubines.

Quand la femme meurt, son mari hérite de ce qu'elle possède. Quand l'homme meurt, ce sont ses frères qui héritent de ses biens, et par suite de ses femmes.

On pratique la circoncision chez les garçons et même chez les filles.

On mange sans beaucoup de sel — car il est rare, — des couscous à base de miel, du riz, de la viande de bœuf, du poulet.

On boit de l'eau pure chez les noirs musulmans, du dolo, boisson fermentée à base de miel chez les noirs fétichistes.

Les vieillards, et plus particulièrement les mères, sont entourés du plus grand respect.

LA RELIGION.

Les *Peuhls*, les *Toucouleurs* sont mahométans et peu tolérants. Les *Bambaras* sont fétichistes, dirigés par des grands prêtres, vieillards initiés à ces rites. Les *Mandingues* n'ont aucune écriture, et leur propriété ne peut être régie que par des traditions.

L'ARMÉE.

Les guerriers proprement dits forment une caste, mais, en cas de danger, tous les noirs valides portent les armes. Les ordres de mobilisation sont transmis au moyen de griots et ceux qui n'y répondent pas voient immédiatement leurs biens confisqués. Les combattants sont armés d'un fusil à silex à un seul canon, peu solide et chargé avec des pierres, au moyen de poudres et de sachets suspendus à la ceinture. Ils possèdent aussi quelques sabres, quelques lances et quelques arcs lançant des flèches empoisonnées.

Les Sofas, au combat, armés de fusils à silex, se forment sur 8 rangs en profondeur avec un front de 30 hommes environ, déchargeant leur fusil successivement rang par rang. Ils sont généralement très braves, surtout les musulmans.

LA JUSTICE.

Les noirs ont le sentiment de la justice, quoique leur organisation judiciaire soit bien imparfaite.

Les musulmans sont soumis au jugement du marabout qui invoque le Coran, sur lequel, d'ailleurs, on lève toujours la main pour jurer. Les fétichistes s'en remettent aux décisions des sorciers, et jurent la main étendue sur de la poudre et des fusils.

Le vol est, sauf exception, le péché mignon des noirs pour lequel d'ailleurs ils sont sévèrement punis. Ils le sont également pour le meurtre. Un homme libre qui tue volontairement un homme libre peut devenir le captif de la famille de la victime. S'il l'a tué involontairement, il n'a qu'à payer le prix du sang. Il doit payer également un esclave tué volontairement, à moins que cet esclave ne lui appartienne.

AGRICULTURE.

Les indigènes sont presque tous agriculteurs. Ils cultivent toujours les mêmes champs dans un rayon très restreint autour de leur village.

La vie des noirs.

Pour mieux étudier ces noirs, voyons de près la façon dont ils s'habillent et dont ils vivent.

L'HABILLEMENT.

Les aspects extérieurs des nègres présentent une très grande diversité. Chez les hommes comme chez les femmes, le costume se complique au fur et à mesure que l'on va de l'Est vers l'Ouest. Réduit à une ficelle dans la Haute-Volta, il va jusqu'à ressembler à une toge sur la Côte de Guinée.

L'HABITATION.

L'habitation est tout aussi variée. Dans le Nord, et sur les centres musulmans de la Côte, elle affecte le type nord-africain. Dans la savane sénégalaise et soudanaise, elle prend la forme circulaire avec un toit de chaume. Dans la forêt, elle prend la forme quadrangulaire avec un toit en feuilles de palmiers. A côté des maisons particulières, il y a des châteaux forts et des fermes.

Si nous voulons maintenant mieux connaître la vie des noirs, entrons chez eux. Dans une case de nègre, nous trouvons, d'après le colonel Frey (1) « un mortier et son pilon, une marmite en terre ou en fonte pour la cuisson des couscous, quelques Calebasses de dimensions différentes, servant à la fois d'écuelles, de gobelets, de jattes; comme mobilier, un coffre et un lit consistant en quelques planches soutenues par des piquets plantés en terre. S'il s'agit d'une négresse aisée, joignez à cela quelques gargoulettes, quelques escabeaux, quelques canaris, sorte de grandes poteries pour contenir l'eau, et quelques nattes pour leur permettre de s'étendre au dehors, pour y prendre le frais sur la fin de la journée ».

C'est dans cette case que les noirs font leurs repas, en principe, trois par jour dont le principal à midi. Quand

(1) Colonel FREY : *Côte occidentale d'Afrique*.

ils n'ont rien à manger, les noirs peuvent supporter la faim pendant quelques jours, quittes, quand ils rencontrent une bonne aubaine, à se « remplir au point de ne pouvoir souffler. » La base de ces repas est le couscous préparé par les femmes, permanentes pileuses. Si Golbéry a pu dire que « dès le coucher du soleil toute l'Afrique danse », nous pourrions affirmer aussi bien que « bien avant son lever, la plus belle moitié du monde africain se livre à une autre danse d'un caractère tout particulier : la danse du pilon ». En fait de boisson, les nègres prennent de l'eau, mais malgré les prescriptions du Coran, ils ont de fâcheuses tendances à l'intempérance.

En définitive, les noirs sont mal nourris, et, par suite, leur état général est déficient. De plus, ils ont été longtemps décimés par la traite, les luttes de tribus, les épidémies, les pratiques superstitieuses.

SECTION III.

GÉOGRAPHIE : LE SAHARA.

I. — Géologie, relief, hydrographie.

1° GÉNÉRALITÉS.

Le Sahara est le plus grand et le plus réussi des déserts. Il est constitué essentiellement par un massif central, s'étalant autour du Hoggar (ou Ahaggar), qui est surtout une ancienne pénéplaine d'archéen et de primaire, accidenté par quelques formations volcaniques récentes. Ce sont des volcans démantelés qui s'élèvent à près de 3.000 mètres. La plateforme supérieure du plateau, la Koudia, dépasse 2.000 mètres d'altitude sur un diamètre de 70 kilomètres. Cette pénéplaine est comparable aux plateformes russe, sibérienne ou canadienne. Entourant le Hoggar, se trouvent des déserts plats d'où émergent de grands plateaux, ayant pour substratum des assises sédimentaires et composés essentiellement de

grès (grès dévoniens et siluriens) et de calcaires primaires (carbonifériens et dévoniens) surmontés de calcaires et marnes du crétacé supérieur (calcaires miocènes de la Marmarique). Au travers de cette masse ont surgi les roches éruptives récentes que nous allons citer au fur et à mesure.

Les matériaux provenant des grès et des alluvions forment du sable, emporté par le vent, qui s'accumule contre tous les obstacles.

Au milieu de cet océan de sable, émergent quelques îlots de verdure, les oasis, qui suivent les lits des anciens fleuves quaternaires, où l'eau coule parfois encore à découvert, comme les oasis du Touat et du Gourara le long de l'oued Saoura, soit au jaillissement des sources sur la lisière des grandes dunes, soit, à travers des fissures des hamada.

2° DÉTAILS DU SUD AU NORD.

Si, quittant la zone tropicale, on monte progressivement vers le nord et l'on traverse le Sahara, on rencontre l'*Adrar*, composé de schistes cristallins et de roches éruptives, et le massif ancien de l'*Air*, pénéplaine granitique, dont le point culminant atteint 1.700 mètres. Tout autour d'eux, véritable transition entre la zone tropicale et le désert proprement dit, s'étend la steppe « tapissée non plus de plantes épineuses comme au Sahara, mais d'une herbe fine dans une forêt de mimosas continue quoique clairsemée. »

Plus au nord, l'archéen apparaît dans le Tifedest et le Tibede où l'Emir-Koussi atteint 3.300 mètres; le Hoggar où le mont Haman atteint 3.000 mètres. Ces saillants sont des centres hydrographiques. Du Hoggar notamment descendent vers le sud l'oued Tafassasset, tête aujourd'hui desséchée du Bas-Niger, l'oued Tamanrasset qui, à l'époque quaternaire, allait se jeter dans le Niger aux environs de Taoudeni. Vers le nord descend à l'est l'oued Igharghar qui est bien plus apparent et à l'est l'oued Saoura. Plus au nord encore, on trouve le plateau du Mouydir, où l'on voit les grès dévoniens presque horizon-

taux superposés aux schistes cristallins et granites de l'archéen, le plateau du *Tassili* gréseux dévonien, la grande ligne de plateaux crétacés comprenant le Mزاب, le *Tadémaït* avec les oasis du Tidikelt, le Tinghert et le Hamada-el-Homra. Tous ces plateaux, du Mouydir au Tadémaït et au delà, constituent le dos qui sépare les sillons de l'oued Igharghar ou Gourara et de l'oued Saoura ou Melrir à partir du Tifedest du Hoggar, ainsi que le fait remarquer E.-F. Gautier (1).

« Deux massifs secondaires, orientés nord-sud, flanquent les deux grands sillons; à l'est, les mont crétacés des Matmata qui s'achèvent par le seuil de Gabès isolant de la mer la fosse profonde des chotts; à l'ouest, la chaîne hercynienne de l'Ougarta (grès dévoniens) alignés au bord de la grande cassure que Gautier veut suivre du Touat au Roussillon » (2).

On remarque d'ailleurs là une ligne de dépressions parallèles à la Méditerranée, perpendiculaires à la faille de la mer Rouge et de la vallée du Nil, et dont quelques-unes même, comme dans le Sud-Tunisien, arrivent à être au-dessous du niveau de la mer (chott Djérid, chott Rharsa, chott Melrir).

« Lorsque la force du fleuve n'est pas suffisante pour creuser les contrepentes soulevées devant lui, il dépose ses alluvions, argile, sable ou pierres dans la cuvette où s'arrêtent ses eaux. Ces matériaux au lieu d'être enlevés du continent pour aller sous la mer préparer des terrains nouveaux sont simplement déplacés à la surface de ce continent.

» De plus, le fleuve colmatant sa cuvette terminale en rehausse le niveau; au lieu de maintenir sa force de creusement qui résulte de l'écart entre le niveau de base et le niveau de source, il voit celle-ci diminuer. Exhaustant le sol où il aboutit il est conduit à déplacer sa zone d'épandage vers les contrées voisines à les combler et exhausser à leur tour et à chercher sans cesse de nouveaux débouchés, si bien qu'au cours des siècles et des millénaires il déplace constamment son terminus et re-

(1) E.-F. GAUTIER : *Territoires du Sud*, p. 65.

(2) André BERTHELOT : *L'Afrique saharienne et soudanaise*, p. 25.

couvre d'immenses étendues du manteau de ses alluvions » (1).

Entre les lignes extérieures de ce relief qui vont jusqu'à l'Atlas, au nord, et au Darfour, à l'est, d'une part, et celles que nous avons citées pour la zone tropicale d'autre part, s'étendent donc ce qu'on appelle le Grand Désert du Sahara et la dépression intérieure du lac Tchad avec le Komadougou-Yoobé.

Le Bas-Sahara, qui comprend le bassin du Melrir ou de l'Igharghar, est incliné du sud au nord.

Le Haut-Sahara, qui comprend le bassin du Gourara ou de l'oued Saoura, est incliné au contraire du nord au sud.

Dans le Sahara oriental, abondent les dépressions; dans le Sahara occidental, qu'on appelle encore le Sahara-Touareg, ce sont les massifs en saillie.

II. — Climat.

1° GÉNÉRALITÉS.

Par conséquent, le Sahara n'est pas une plaine, mais c'est une caractéristique des déserts que « la prédominance des bassins fermés où les pentes générales au lieu d'incliner vers la mer convergent vers le fond d'une cuvette ». Avant tout, il est aride, mais, comme toutes les zones arides, il s'intercale entre une zone tempérée et une zone tropicale, et il correspond sur l'Océan à une zone de haute pression qui est le maximum des Açores où les pressions barométriques atteignent 770 millimètres. « Ce n'est pas le sol infécond qui se refuse à produire, c'est le climat qui le condamne à la stérilité (2). (« L'absence de chaînes de montagnes contrariant la direction des vents aggrave cette siccité ») (3). Il est situé entre le 29° et le 16° de latitude nord. Il peut être défini : « la zone à pluies irrégulières et rares (moins de 20 centimètres par an) comprise entre la zone des pluies subtropicales

(1) André BERTHELOT : *L'Afrique saharienne et soudanaise*, p. 25.

(2) SCHIRMER : *Le Sahara*, p. 23.

(3) André BERTHELOT : *L'Afrique saharienne et soudanaise*, p. 16.

d'hiver, c'est-à-dire les pays méditerranéens et la zone des pluies tropicales d'été, c'est-à-dire le Soudan » (1).

En réalité, il n'y a guère, dans le Sahara, de pluies sérieuses. Il y a quelquefois, à des dates indéterminées, des ouragans d'une violence inouïe où les oueds débordent et « où l'eau passe avec la vitesse d'un cheval au galop » (2). Or, c'est la pluie, dont l'insuffisance crée le désert, qui a une importance capitale dans le climat désertique. Et si le désert a quelque chose de frappant, c'est bien le déséquilibre qu'il y a entre la quantité d'eau qui lui tombe du ciel et celle qu'il perd par évaporation. En somme, l'érosion fluviale, aidée par l'érosion éolienne, donne au désert son faciès.

Avant tout, la caractéristique du Sahara, c'est la sécheresse de l'air qui permet des écarts considérables de température, obligeant le Sahara à n'être l'habitat que de la race blanche, et c'est aussi la violence du vent continu et brûlant, dont les tourbillons de poussière sont appelés « djinns valseurs » par les indigènes et exercent une action déprimante sur l'homme et les bêtes dont il récure la peau (3).

2° ETUDE DÉTAILLÉE.

E.-F. Gautier, à la page 18 de son édition sur le Sahara, datée de 1928, dit que la base d'une étude scientifique sur le climat du Sahara fait défaut et qu'il faut se résigner à en faire une étude un peu littéraire.

Mais, depuis ce temps-là, ont été faits de grands progrès et des travaux intéressants.

Le travail d'ensemble de Brooks sur le *Climat du Sahara et de l'Arabie* n'a pu relater les travaux effectués dans les stations récentes, créées à l'intérieur du désert. Pour la question qui nous intéresse particulièrement, ils ont été complétés par des sondages aériens pratiqués à Tamanghasset, où l'observatoire Jules Carde, récemment inauguré, a permis d'étudier avec une précision remar-

(1) D'après A. BERNARD et LACROIX : *Historique de la pénétration saharienne*.

(2) E.-F. GAUTIER : *Le Sahara*, p. 26.

(3) D'après E.-F. GAUTIER : *Le Sahara*, p. 21.

quable le régime de l'atmosphère aussi bien dans les grandes altitudes qu'au voisinage du sol. Robert Perret a fait du climat du Sahara (1) une étude magistrale qui va nous permettre de donner sur cette importante question des renseignements plus précis et plus récents (1).

Pressions et vents.

En hiver comme en été, dans les principales oasis, prédominent les vents qui viennent du Nord et du Nord-Est. L'Atlas est couvert de neige et forme un anticyclonal. Celui-ci se relie à l'anticyclonal des Açores « de telle sorte que les dépressions qui longent les faces septentrionale et orientale de cet anticyclone ne franchissent qu'assez rarement l'alignement des montagnes et n'exercent sur le désert que des effets intermittents et limités ».

Plus à l'Est, près du golfe de Gabès et de la Tripolitaine, il n'y a point de montagnes. L'attraction des mouvements cycloniques n'est pas prévenue. L'axe des dépressions s'infléchissent vers le Sud, la Cyrénaïque peut être rafraîchie par les brises de la Méditerranée. Les dépressions méditerranéennes se rapprochent de l'Égypte et dans la zone soudanaise de l'Égypte au sud de Khartoum, soufflent des vents qui viennent du Nord-Est, vers la partie méridionale du Sahara entre le Nil et l'Atlantique.

En été, les dépressions méditerranéennes sont plus éloignées. La chaleur augmente au Sahara qui sert de foyer d'appel. Les vents venant de l'Atlas ou de la Cyrénaïque conservent la même direction. Vers le Cap-Blanc et au sud de l'Atlas marocain, les contrastes sont particulièrement frappants « entre l'atmosphère du désert et celle qui se trouve au contact des eaux froides littorales ou de montagnes très élevées » donnant naissance à un « courant inverse » de perturbations qui se dirige vers les Syrtes.

Au milieu de l'été, le continent est surchauffé et les

(1) *Annales de géographie* du 15 mars 1935, p. 162. — Voir aussi DE LAPPARENT : *Leçons de géographie physique*, pp. 61 et suivantes, et SCHIRMER : *Le Sahara*, pp. 51 et suivantes.

basses pressions équatoriales s'étendent sur le désert. La mousson comprend alors dans son domaine le Sahara nigérien où les pluies remplissent d'eau les « dallols » issus de l'Adrar des Ifoghas et de l'Aïr.

Entre l'Atlas et les régions nigériennes, souffle l'alizé venant de l'Est - Nord-Est. Il n'a pris sur la Méditerranée qu'une faible quantité de vapeur d'eau, et comme il s'éloigne de son point de saturation au fur et à mesure qu'il s'échauffe, il absorbe de l'humidité au lieu d'en répandre.

Vers octobre, les dépressions méditerranéennes se dirigent vers le littoral africain et les hautes pressions de l'Atlantique vers l'Est. L'alizé souffle en maître sur tout le Sahara.

Il n'y a point, ainsi que veut le dire Brooks, de distinction entre l'alizé marin longeant la côte de l'Atlantique et le vent du Nord-Est désertique. Ce dernier n'est que l'alizé continental que H. Hubert distingue d'un troisième vent, le véritable harmattan. Celui-ci serait, d'après lui, un courant équatorial distinct venant de l'Est, mais à nos yeux, il n'en serait que la prolongation.

Les mouvements du baromètre sont caractérisés par une amplitude considérable de la variation diurne et une amplitude assez forte de la variation annuelle. Quant aux variations accidentelles, elles sont moins fréquentes dans le Sahara central que dans le Sahara septentrional.

Températures. — Pour indiquer que c'est la région la plus aride et la plus chaude de la terre, Carl Ritter appelle le Sahara le « Sud du monde ». J. Hann affirme que l'isotherme de 30° enveloppe le Sahara central et le Soudan, et que l'isotherme de 25° comprend la totalité du Sahara algérien, une grande partie de la Tripolitaine et la Nubie, toutes les températures étant ramenées au niveau de la mer.

Cependant l'influence rafraîchissante des vents étiens soufflant directement de la Méditerranée vers l'Égypte, et le rôle joué par le courant des Canaries déterminent dans ces températures des irrégularités. D'autre part, au sud du Tropique, il y a deux étés correspondant aux deux passages du soleil au zénith. Il n'y en a qu'un dans le Sahara septentrional.

Les maxima et minima moyens sont :

En Janvier. — A Biskra, 16°5 et 6°4; à Touggourt, 16°6 et 3°8; à In-Salah, 20°1 et 4°2.

En juillet. — A Biskra, 40°1 et 26°8; à Touggourt, 44°9 et 24°4; à In-Salah, 46°4 et 27°5.

Les minimas absolus intéressants ont été : — 2° à Biskra, 4° à In-Salah, 5° à Ouargla.

Les maximas absolus : + 47°6 à Biskra, 53° à In-Salah, 54° à Touggourt.

L'amplitude de la variation diurne est de : 8 à 9° à Alger, 13 à 20° à Ouargla, 30° à In-Salah.

Humidité. — Etant sèche, la chaleur du Sahara est plus facile à supporter que celle des régions équatoriales. En moyenne, dans la journée, l'humidité relative est à peine de 60 p. 100 dans le courant de janvier, et de 30 p. 100 dans le courant de juillet sur le versant sud de l'Atlas.

Le Sahara septentrional est moins sec que le Sahara nigérien où la moyenne de l'humidité passe à Tombouctou de 24 p. 100 en janvier, à 57 p. 100 en juillet, et moins sec que le littoral de la Mauritanie, celui de la Tripolitaine et celui de la basse et moyenne vallée du Nil. On y constate des rosées.

Dans les contrées où soufflent les alizés, la nébulosité est très faible.

Pluies. — Les pluies, quoique rares, sont d'une importance capitale, car elles permettent la vie. Au voisinage de la Méditerranée, elles sont produites par les tourbillons accompagnant les dépressions progressant d'Ouest en Est sur la bordure du front polaire. Dans les régions nigériennes, tchadiennes et nubiennes, ce sont des pluies de mousson. Les dépressions du courant inverse se font sentir sur le Sahara central.

A cause de l'anticyclone formé sur l'Atlas, c'est surtout en automne que dans le Sud-Algérien, ont lieu les chutes d'eau. Quant au Sahara proprement dit, il appartient au régime de la mousson pendant l'été au cours duquel Tombouctou reçoit presque tout de ses 223 millimètres de pluie annuels.

Le Sahara septentrional n'a qu'une faible partie arrosée par plus de 100 millimètres de pluie.

« L'isohyète de 50 millimètres passe au sud de Ghardaïa et au nord de Ghadamès ». Il ne pleut vraiment que tous les sept ans à El-Goléa, tous les dix ans à In-Salah, presque jamais au Tidikelt et au Touat. Alors les pluies sont de courts déluges balayant tout sur leur passage et faisant fondre comme du sucre les maisons fragiles des oasis construites pour la plupart en boue durcie ou plus souvent en boue salée. Ces précipitations ont surtout lieu en hiver : c'est ainsi qu'un terrible orage fit huit morts et huit blessés le 15 janvier 1922 à Tamanrasset où, en 1910, on a enregistré exactement 0 millimètre de pluies à tous les mois de l'année (1).

L'Ahaggar, ou massif central saharien, se trouve à la limite des influences méditerranéennes et soudanaises, le vent du sud-ouest y parvient, mais il n'y a pas, tous les ans, de pluies véritables. Quant à la neige, encore plus rare que la pluie, elle s'est montrée dans le Ahaggar, sur les volcans les plus élevés du Tibesti, à Laghouat, à Ghardaïa, et à Ghadamès.

Sous un tel climat, on ne peut marcher qu'avec des chaussures d'une seule pièce, car si elles avaient des coutures, celles-ci seraient cuites rapidement par la chaleur. « Il faut boire chaque jour environ 5 litres d'eau pour compenser ce qu'on perd par déshydratation et cependant la peau reste sèche par suite de l'intensité de l'évaporation ». Aussi risque-t-on souvent de mourir de soif.

Types de temps et perturbations de l'atmosphère.

Les basses pressions de la zone équatoriale sont constantes, et l'alizé est très régulier.

En été, pendant quatre jours sur cinq, on a des pressions élevées dans la Méditerranée occidentale et centrale et sur le Gabon. On enregistre de moyennes pressions en Tripolitaine, sur le Ahaggar, sur Ghadamès, le

(1) D'après E.-F. GAUTIER : *Le Sahara*, p. 26.

Tanezrouft, le Ténéré. L'alizé souffle près du sol jusqu'à Taoudéni. Il refoule la mousson qui reste au sud du Ahaggar. Le contre-alizé reste à une hauteur de 12.000 mètres.

Si, parfois, la bande septentrionale des hautes pressions se déplace vers le nord, la zone tripolitaine de moyennes pressions se réduit. « L'alizé perd de sa force, la mousson se glisse au-dessous de lui... à Tamanghasset, le niveau inférieur du contre-alizé se rencontre vers 5.000 mètres, sa marche a lieu dans le même sens que la mousson, mais il poursuit sa route beaucoup plus loin; son flux puissant contribue à refouler l'alizé, et il s'abaisse à mesure qu'il progresse vers le nord-est. On a généralement la superposition classique de la mousson, de l'alizé et du contre-alizé. Mais il arrive que l'alizé disparaisse et que mousson et contre-alizé cheminent l'un au-dessus de l'autre dans le même sens. Ils pénètrent en coin au milieu de l'air septentrional. Le front de discontinuité oscille, se festonne, se rompt, et des remous se forment par suite du frottement de masses également inactives. Un courant de perturbations dues à la pénétration de l'air tropical dans l'air méditerranéen, apparaît au nord du désert et le traverse d'ouest en est. »

En hiver, les basses pressions équatoriales sont 1.500 à 2.000 mètres plus au sud et, souvent, sur les hauts plateaux de l'Algérie, s'étend un anticyclone produisant des vents du nord-ouest, à Laghouât et à Biskra, du nord à Ouargla, du nord-est à In-Salah et Tombouctou.

Il y a également un anticyclone local sur l'Ahaggar.

Le contre-alizé est rejeté très haut et l'alizé acquiert une grande force.

Si, venant de Terre-Neuve, arrive dans la Méditerranée une dépression, l'alizé est moins haut et, sur le Sahara occidental, souffle le contre-alizé, sec et distinct de la mousson.

Il se produit de véritables cyclones méditerranéens. Ils sont annoncés par un coup de vent du sud, le simoun ou siroco, très sec, qui souffle des hauts plateaux où il prend naissance vers le Tell. Il existe un autre vent du sud

essentiellement saharien que les Européens appellent siroco et les Arabes « cheheli ». « Ce n'est autre chose que la rafale du sud-est qui se produit à l'avant du secteur chaud d'une dépression ou la rafale du sud-ouest soulevée par la masse d'air qui se précipite à l'arrière du cyclone dans le secteur froid. »

L'ardeur du vent au Sahara est extrême. Elle peut avoir sur l'organisme humain, dans certains cas extrêmement rares, cités à titre de curiosité, un effet toxique. « Pour une vitesse trop grande d'un vent sec et chaud, les glandes sudoripares n'ont pas une activité suffisante, la température de la peau, puis du corps s'élève peu à peu au niveau de celle de l'air, c'est le coup de chaleur mortel » (1). Dans tous les cas, le vent semble lié à certaines manifestations magnétiques ou électriques assez mal définies jusqu'ici...; il a comme une odeur propre; il cause aux muqueuses une sensation *sui generis* à laquelle on reconnaît son moindre souffle.

Il y a également des tempêtes dans l'Ouest-Saharien. Elles se dirigent vers la Méditerranée orientale par le golfe de Gabès et passent sur la Basse-Egypte. Ainsi la vallée du Nil est prise d'enfilade par le « khamsin », qui ressemble beaucoup au cheheli, et a été surnommé le vent des « cinquante jours ».

« Le cheheli et le khamsin sont en rapport avec l'arrivée d'aires cyclonales bien définies qui voyagent d'ouest en est en suivant des directions légèrement obliques à la direction des parallèles. »

Appartiennent à un phénomène analogue les tornades de l'Afrique Occidentale. « Elles sont produites par l'abaissement d'une masse d'air froid, au sein d'une masse d'air chaud ». Elles résultent du conflit de la mousson et de l'harmattan, lequel passe au-dessus de la mousson pendant la saison des pluies à une altitude variant entre 800 et 1.300 mètres avec une vitesse nettement plus grande que celle de la mousson qui marche à contre-sens. Au contact du sol très chaud, la mousson tend à se dilater, et charge de vapeur d'eau l'harmattan avec lequel elle est en contact, ce qui crée une rupture

(1) E.-F. GAUTIER : *Le Sahara*, p. 22

d'équilibre après laquelle le frottement du courant descendant et de l'air de la mousson engendre des tourbillons soulevant la poussière, produit des décharges électriques et détermine la pluie.

Les principales régions climatiques.

D'après toutes ces considérations, on peut considérer que les principales régions climatiques du Sahara sont :

— la *Mauritanie*, soumise aux influences de l'alizé marin et de l'alizé continental;

— le *piéd de l'Atlas*, siège en été de cyclones soudanais et en hiver de dépressions méditerranéennes;

— la *province de Gabès*, ayant un climat local de mousson;

— le *littoral tripolitain et la Basse-Egypte*, soumis à des perturbations venant de l'ouest;

— les *tanezroufts*, sur lesquels domine l'alizé et règne le beau temps;

— le *Massif Central saharien et le Tibesti*, soumis à un climat de montagne désertique;

— les *frontières du Soudan*, qui sont un désert seulement en hiver lorsque souffle l'alizé.

3° IMPRESSIONS PRODUITES PAR LE SAHARA.

Un pays aussi spécial ne pouvait manquer de produire sur ses visiteurs des impressions profondes et diverses.

Robert Raynaud dit (1) : « Il est vide d'habitants, sauf ces bandes énigmatiques d'hommes à la face voilée, vide de tout ce qui constitue le moyen et la joie de vivre. C'est, dans toute sa détresse, le néant qui, cependant, depuis que le monde est monde, n'a cessé d'exercer sur les esprits humains une curiosité, même parfois une singulière fascination ».

(1) R. RAYNAUD : *Le roman du Sahara*, p. 14.

L'explorateur Foureau, qui avait, à la fois, l'esprit très observateur et une âme de poète, nous a donné de ces mers de sable une description remarquable :

« Je domine, nous dit-il, un chaos de pitons, des croupes tantôt aiguës, tantôt arrondies, un reflet jaune, rouge, rose; des touffes de verdure piquent de points noirs les flancs lisses et unis des dunes.

» Les crêtes brillent au soleil d'un beau ton d'or et dégagent comme une sorte de fumée blonde. C'est le vent qui, travailleur incessant, écrete les sommets et transporte plus loin sa fine poussière de sable...

» Je m'arrête pour admirer, car je ne connais pas de spectacle plus grandiose et plus poignant que la vue de ces solitudes admirablement éclairées, brillantes et cependant mornes, silencieuses ».

Et Loti d'affirmer : « Le désert n'est pas décevant. Son immensité prime tout, agrandit tout, et, en sa présence, la mesquinerie des êtres s'oublie » (1).

Fromentin, peintre et écrivain, jetait au Sahara, en le quittant, un adieu désolé : « Il y a dans ce pays je ne sais quoi d'incomparable qui me le fait chérir... Je saluerai d'un regard profond cet horizon si menaçant qu'on a si justement appelé le pays de la soif. » — « Tout cela silencieux et noyé dans un tel flot de lumière qu'on croirait voir, en tas, des poussières d'or » (2).

Nous avons dit que le Sahara n'était pas une plaine. « On y découvre, avec Duveyrier, la majesté de ces cimes brillant au soleil de reflets fauves ou dorés et coupés de grandes ombres, noires le jour par le contraste des pentes violemment éclairées, bleuâtres le soir quand elles se mêlent à la lumière oblique des rayons irisés. Au-dessus des talus, les dunes se détachent sur le fond du ciel, par des Siouf, des sabres comme disent les Arabes, tant le fil en est pur » (3).

Après les yeux, les oreilles trouvent leur part d'enchantement au désert. « Les écarts brusques de température de la nuit au jour font parfois éclater avec bruit

(1) D'après D'ARMAGNAC : *Le Sahara carrefour des races*, p. 13.

(2) R. RAYNAUD : *Le Roman du Sahara*, p. 15.

(3) R. RAYNAUD : *Le Roman du Sahara*, p. 20.

ou crisser les roches désertiques » (E.-F. Gautier) et dans les dunes « les milliards de grains de sable frottant légèrement l'un contre l'autre font un ronflement étrange ».

Mais c'est quelque chose de très impressionnant que ces solitudes sahariennes où rien n'arrête le regard à l'horizon le plus lointain.

Cependant, encore que le climat très sec facilite la guérison du plus grave traumatisme, la beauté majestueuse des sites n'arrive pas à faire naître au désert une luxuriante végétation.

III. — Zones de végétation.

Celles-ci, rapportées à la constitution géologique du sol, comprennent une zone de végétation subsaharienne et une zone de végétation saharienne.

ZONE DE VÉGÉTATION SUBSAHARIENNE.

L'*archéen* comprend l'ilot de l'Aïr (1.800 mètres) aux formes vives, et de l'Adrar des Horas (700 mètres) aux formes en dômes.

On trouve des *grès siliceux* dans le Tagant, l'Adrar, le Rkiss, dans la région autour d'In-Echaïe, dans le Kouar, le Tibesti.

Les *formations récentes* peuvent se voir dans la Mauritanie, l'Aouker, la Meraïa, le Djouf et le Kaouar.

ZONE SAHARIENNE.

Dans la région saharienne, l'*archéen* est composé de schistes cristallins à l'est du Rio de Oro.

Les *grès siliceux* se rencontrent dans la région de Djado et du Hank, dans le plateau de Qemmour.

Il y a des dépôts *crétacés* à Kreb (falaise) et Krnachich, au sud de la hamada el Haricha.

Enfin, les *formations récentes* comprennent le Reg situé à l'ouest du Rank.

« Rares et de minime importance sont les oasis qui vivent d'eaux concentrées et permanentes. Mille fois plus étendus sont les pâturages du désert, prolongements appauvris de la steppe qui l'encadre. Il faut lire l'admirable description que Gautier donne de cette héroïque végétation du désert, de ces plantes dont les touffes, espacées de vingt et de cinquante mètres, jalonnent les vallées des oueds morts, où l'eau ne coule plus que sous l'abri des sables, de ces graines attendant des années l'orage qui leur permettra de se reproduire après une brève existence de quelques semaines » (1).

IV. — Productions. — Peuplades.

PRODUCTIONS.

Après ce que nous venons de voir sur la géologie, le climat et l'hydrographie du Sahara, nous comprenons bien comment, dans cette région, « sévit l'aréïsme, c'est-à-dire l'absence d'eaux courantes : les pluies sont si faibles, si rares, si irrégulières que le ruissellement est réduit à néant, toutes les précipitations atmosphériques étant immédiatement résorbées par l'évaporation ou absorbées par l'infiltration » (2).

Nous ne serons pas étonnés de constater que les plantes y ont plusieurs mètres de racine pour avoir plus de chance de trouver dans les profondeurs de la terre l'eau nécessaire à leur vie.

Par contre, leurs tiges sont très courtes et dures, et leurs feuilles transformées en épines, sécrétant une huile d'où se dégage une buée protectrice, luttent plus facilement contre l'évaporation. C'est ainsi que, sous les confins nord et sud du Sahara, l'on peut rencontrer des troupeaux d'herbivores. Il y a également de gros pachydermes et de grands fauves, ces derniers faisant des herbivores leur meilleur profit.

Là où le sol est fertile et peut profiter de la pluie, la végétation devient abondante à l'ombre des palmiers,

(1) A. BERTHELOT : *L'Afrique saharienne et soudanaise*, p. 18.

(2) Jacques WEULERSSE : *L'Afrique noire*, p. 109.

« vivant les pieds dans l'eau et la tête dans le feu ». Par suite, grâce aussi à des eaux profondes parfois thermales, il se forme souvent des oasis qui ressemblent dans le désert à des mouchetures sur une peau de panthère (oasis du Touat, d'In-Salah), ou encore qui sont les îles de cette mer de sable, ne contenant d'ailleurs que peu de sable et ayant les contours indécis et changeants.

Il n'y a d'ailleurs que deux groupes d'oasis : le groupe de Biskra, Touggourt, Ouargla, et le groupe du Gourara, du Touat et du Tidikelt. Les palmeraies y sont touffues, les jardins y semblent de rêve après la marche terrible à travers le désert.

On y cultive le blé, l'avoine, l'orge, le mil, parfois le sorgho et en même temps que les dattes, les figues, le raisin, l'abricot, l'orange, le citron. Dans les oasis et jardins se cultivent aussi l'oignon, l'ail, le pois, la fève des marais, le haricot, la citrouille. Parmi les arbres sahariens, il faut encore citer l'éthel ou tamaris, le tulha.

On accourt de loin pour profiter de cette aubaine. Et ainsi naît le nomadisme. Les nomades n'ont pas le temps de faire une récolte là où ils ont établi leur précaire installation. Ils doivent donc se nourrir du lait de leurs chameaux, du lait et de la chair de leurs chèvres et moutons. Le reste de l'alimentation doit être forcément prélevé au besoin par la violence sur les habitants sédentaires des oasis. Mais « autant la forêt équatoriale est un monde fermé, autant le désert est ouvert au commerce, aux idées et aux inventions » (de Martonne). Et si la plupart de ces nomades font avec leurs chameaux de véritables entreprises pour transporter des bagages et des vivres, notamment du sel, — le fameux sel de Taoudeni, — d'autres, errants éternels de l'immensité désertique, se constituent les commis voyageurs d'une civilisation nouvelle.

PEUPLADES.

Pour l'étude de l'ethnographie, Ptolémée nous signale — nous les avons déjà vus au chapitre précédent — le long de la côte saharienne de l'Atlantique, et ayant certainement donné son nom au Sénégal, la tribu berbère

des Zénagos, successeurs des Almoravides, prédécesseurs des Maures qui ont donné leur nom à la Mauritanie.

Puis, dans l'ensemble du Sahara, nous trouvons les Touareg.

Les zones de transition du Soudan avec le domaine Touareg sont : le coude du Niger, où nous avons déjà vu les Touareg poussant devant eux leurs troupeaux au gré des inondations et des pâturages; l'Adrar des Iforas, véritable porte de communication, et l'Aïr, croisée de routes, réunion de centres commerciaux où domine la langue haoussa, et où les Touareg blancs l'emportent sur les Touareg noirs.

Les Touareg comprenaient autrefois des *Leinta* ayant émigré sur les rives du Niger, des *Haouara* qui formèrent les Ihaggaren du Hoggar, des *Lemtouna* et des *God-dala*, qui s'étaient établis au nord de Tombouctou.

Aujourd'hui, les Touareg sont répartis en cinq groupements principaux :

- les Touareg des Ahaggar;
- les Touareg des Azdjer;
- les Kel-Aïr;
- les Iforhas de l'Adrar;
- les Touareg du Niger, dont les plus connus sont les Oullimidden.

Ils sont divisés en tribus séparées par d'éternelles vendettas, et à la tête desquelles se trouvent des chefs, ou aménokals, presque sans autorité.

Ils occupent, de temps immémorial, le Sahara. On les appelle les « hommes voilés » (1) parce qu'ils portent sur le visage un voile (litham) pour les protéger contre les tourbillons de sable et les rayons du soleil, et aussi, paraît-il, pour interdire aux mauvais esprits l'entrée du corps par les orifices de la face. Lorsque les Arabes pénétrèrent en Mauritanie, ils les appelèrent Touareg, qui veut dire « abandonné de Dieu » (1).

(1) Elisée Reclus, d'après R. RAYNAUD : *Le Roman du Sahara*, pp. 32-33.

Quant aux origines de leur race, elles sont « mélancoliques et entrelacées comme le tissu où entrent la laine du mouton et le poil du chameau » (1).

D'une rare élégance de forme, ils sont d'une essence supérieure à celle des Maures. Errants par nature, très endurants, ils mettent leur coquetterie à posséder un beau sabre et un beau bouclier. Comme vêtement, ils portent un pantalon serré à la taille, un gilet sans manche et une blouse ample.

Ils ont conservé des liens très étroits avec l'humanité primitive. Et ils sont beaucoup plus près de nous que les Arabes.

Ils savent se battre. Ils savent négocier. Ils sont fidèles à la parole donnée. Ils ont de la noblesse sur le visage et dans le cœur. Ils ont le profond respect de leur femme qui ne se voile jamais, participe à la vie publique et conseille le mari. Contrairement à ce qui se passe en droit musulman, « elle peut acquérir, posséder et administrer ses biens propres, même après le mariage ». Bien plus, c'est elle qui est l'âme et le lien de la famille, par suite de l'institution du matriarcat, où le père n'est qu'un accident sans valeur, et où le seul chef mâle de la famille est l'oncle maternel. En conséquence, la polygamie, cependant permise par leur religion, n'existe pas chez eux.

Les femmes, plus petites que les hommes, ont les traits fins et sont parfois d'une rare beauté. L'embonpoint est pour elles un charme de plus. Elles s'adonnent à l'art, aux études, elles se réservent le domaine intellectuel, laissant aux hommes les larges horizons désertiques, le pillage et les pacifiques convois.

Pour piller, les Touareg sont armés d'un grand bouclier rectangulaire en peau d'antilope ou d'onyx, de la lance, d'un poignard fixé à l'avant-bras gauche par un lien de cuir et d'un grand sabre droit à poignée en forme de croix, « sabre sans pointe pour frapper exclusivement de taille ». Après avoir longtemps méprisé les armes à feu, ils accordent maintenant au fusil leur prédilection.

(1) Elisée Reclus, d'après R. RAYNAUD : *Le Roman du Sahara*, page 33.

Quant à leur commerce, il est exclusivement de ravitaillement et de transit. Celui-ci diminue d'ailleurs du fait que la traite a été abolie, que, l'Afrique du Nord étant desservie maintenant par l'Europe, le sel du Sahara n'est plus aussi demandé, et que les plumes d'autruche de l'Afrique Australe font une grosse concurrence à celles du Soudan.

Naturellement, ces gens ne travaillent pas. « L'immensité des distances à parcourir absorbe tout leur temps. » Les travaux pénibles sont faits par les esclaves. Il y en a, en effet, chez les Touareg comme chez tous ces peuples : esclaves vivant dans la maison qu'on appelle Ikélan, et esclaves vivant hors de la maison, nommés Irawellan, n'ayant pas le droit de porter le voile, mais subissant un sort relativement doux. Au-dessus de ces esclaves, il y a les Imajören (*singulier* : Imochar ou Imohar), nobles ou gens de race pure, et les Imrad (*singulier* : Amrid), serfs d'un genre spécial.

Comme les travaux précédents, l'agriculture tient chez les Touareg une place peu honorée. La honte, disent-ils, entre dans une maison avec la charrue. Mais de cette charrue quelques-uns tout de même se contentent. A côté des nomades, il y a les sédentaires. A côté des guerriers, il y a les pasteurs.

Leur nourriture est surtout composée du lait de leurs troupeaux, de mil, de couscous et quelquefois de viande.

Leur habitation est presque toujours une tente qu'ils installent de préférence près d'un point d'eau, quoique l'eau ne leur soit pas toujours indispensable pour eux-mêmes, car, à l'hydrothérapie, ils préfèrent le nettoyage à la pierre ponce par le vent chargé de sable.

Il ne reste de l'activité des Touareg qu'une part bien faible pour l'industrie qui est tout à fait rudimentaire. Les femmes tressent des nattes, tannent des cuirs pour divers usages, les hommes font des ouvrages de forge très simples.

Les Touareg ont toujours été fort calomniés. « Et cependant, dit le colonel Peroz (1), est-il au monde une race primitive plus intéressante par la droiture des sen-

(1) *Revue de Paris*, 1901-1902.

timents, la valeur chevaleresque, l'esprit inné de compassion et de justice? Les grands yeux du Touareg, yeux de gazelle si profonds, si doux, disent ses qualités. Pourchassé depuis des siècles, traqué dans le désert, il a dû y vivre alors que tout y meurt. »

Et, ajoute-t-il, quand on a un crime à lui reprocher, il n'a été « que l'exécuteur d'une vengeance qu'en son âme simple dans ces régions dépourvues d'appareil judiciaire, il jugeait la suite naturelle d'une sentence portée par lui-même contre « celui qui lui avait manqué de » parole ».

En tout cas, on peut rapprocher les Touareg de nos sociétés moyenageuses et les « collections de poèmes en iambes de neuf, dix et douze syllabes recueillis par Duveyrier, Hanoïeux, Masqueren, le P. de Foucauld montrent la beauté et la simplicité des thèmes d'aventures de guerre et d'amour qui y sont développés » (1).

Nous venons d'étudier la dernière catégorie de populations de l'A. O. F. Si nous jetons un coup d'œil rétrospectif sur tout cet ensemble ethnographique, nous pouvons constater qu'il n'est pas homogène, et que les stades de civilisation auxquels sont arrivés ces divers groupements ne sont pas égaux. On peut, en réalité, diviser ceux-ci en quatre espèces correspondant sensiblement aux quatre âges de la vie :

1° Au Sud, les populations de la forêt tropicale, qui en sont encore à l'âge de l'enfance;

2° Plus au Nord, les populations des clairières, ouvertes, ou même des massifs montagneux du Fouta qui ont atteint l'âge adulte;

3° Plus au Nord, au Sénégal et au Soudan, les populations qui en sont à l'âge mûr;

4° Enfin, plus au Nord encore, dans le Sahara, les populations qui, usées par les forces trop rigoureuses de la nature, parcourent le stade de la vieillesse.

Et, malgré cela, tous ces indigènes ont entre eux un

(1) Henri LABOURET : *Bulletin de l'armée d'Afrique*, Noël 1927.

lien commun : la similitude de la vie quotidienne, des habitudes, des craintes, des plaisirs, de l'idéal ou tout au moins du régime collectiviste.

SECTION IV.

COMPARAISON DES ROUTES.

De cette étude du relief, du climat, des productions, des peuplades, des régions à traverser pour avoir toute l'A. O. F., il nous faut tirer la conclusion pour laquelle elle a été faite.

Par où les voies d'accès nous semblent-elles, d'après cela, les plus faciles? Par l'Atlantique ou par le Sahara?

Interrogeons le passé. Il orientera sûrement notre opinion. Il nous permettra de dresser, pour les deux voies, le bilan des avantages et celui des inconvénients.

a) AVANTAGES.

1° *Dans le sens nord-sud.* — L'action des grands empires s'est surtout exercée ainsi « ouvrant les routes de commerce, facilitant les échanges entre populations de races et d'intérêts divers, entre contrées de productions différentes ».

La civilisation de l'ancienne Egypte avait, malgré ce qu'a pu dire E.-F. Gautier, porté ses traces jusqu'au golfe de Guinée. Carthage et Rome, dans leur recherche effrénée de l'or, de l'ivoire, des peaux de bêtes et des esclaves, avaient eu besoin du Soudan et des régions du Tchad. L'empire Songhaï n'aurait pas eu son importance, s'il n'avait su réunir sur les marchés du Niger les marchandises venues, d'une part, du Sahara et, de l'autre, du golfe de Guinée. Les Bornouans et les Haoussas attachaient autant de prix à leurs relations avec Tripoli et les nomades du désert qu'avec les païens de la forêt et la mer lointaine (1).

Le Sahara sépare deux régions essentiellement diffé-

(1) D'après O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, pp. 63 à 70 et 80.

rentes appelées à communiquer entre elles. Les richesses du Soudan manquent à l'Afrique méditerranéenne et réciproquement. Enfin, quoi qu'en aient dit Bernard et Lacroix, le Sahara n'a jamais empêché ni les migrations berbères, ni la conquête arabe. On peut simplement dire, avec E.-F. Gautier, que les échanges n'ont pas été excessifs, puisque le Maghreb est resté blanc et le Soudan noir.

2° *Dans le sens est-ouest et ouest-est.* — Cependant, G. Hardy, écrivant la *Vue générale de l'Histoire d'Afrique*, estime que les grands mouvements de poursuite se sont produits dans le sens des zones climatiques, toutes les mêmes, c'est-à-dire de l'est à l'ouest. Ce n'est que comme corollaire qu'ont eu lieu les mouvements du nord au sud. « C'est le passage des refoulés d'une zone à l'autre pour se dérober à l'ennemi, le décalage des groupements humains par gradins climatiques » (1). De puissants courants d'immigration se sont produits, d'est en ouest, venus de l'océan Indien. Et, dans ce sens, de grands empires se sont formés sur les rives du Tchad, du Niger et du Sénégal.

D'après le lieutenant-colonel Peroz (2), tous les Touareg qu'il a rencontrés : Ouliminden, Kelgress, Kelouis, Chérifén, Hoggars, etc., prétendent être venus de l'est du Nil, et non du nord et de la Méditerranée, comme la plupart des géographes l'admettent.

D'autre part, d'après Dubois (3), c'est dans l'Occident africain qu'il faut rechercher les origines de la grandeur intellectuelle de Tombouctou, ce qui décélèrerait l'existence de mouvements de l'ouest à l'est : Tombouctou, en effet, située à plus de 1.000 kilomètres de la mer, ville saharienne par excellence, est réputée avoir été prise par des marins et de véritables marins d'eau salée, qui donnèrent en ce jour la réplique aux hussards de Jourdan, s'emparant de la flotte anglaise dans les glaces du Zuiderzée.

Donc, les routes est-ouest ou nord-sud ont offert à tra-

(1) G. HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, pp. XIV et XV.

(2) *Revue de Paris*, 1904-2.

(3) *Tombouctou la Mystérieuse*.

vers les âges des avantages similaires. On peut dire qu'elles ont aussi présenté des inconvénients du même ordre.

b) INCONVÉNIENTS.

1° *Dans le sens est-ouest et ouest-est.* — « Le Sénégal, dit le lieutenant-colonel Baratier (1), ouvrait bien une route pour pénétrer dans ce continent; mais la nature, voulant suppléer à cette absence de défenses, avait placé dans la trouée les seules populations réellement guerrières de tout le continent noir, les seules indomptables, les seules parmi lesquelles devaient se manifester de véritables chefs. Et, comme si elle eût reconnu que la valeur de ces races ne suffirait pas à lutter contre le perfectionnement de notre armement, elle avait rendu le climat plus meurtrier au Soudan que partout ailleurs. »

2° *Dans le sens nord-sud*, par contre, « il faut se représenter ces routes du Soudan, le « Bled-es-Khouf », le pays de la peur, et le « Bled-és-sif », le pays du sable, où un instant d'inattention, une faiblesse momentanée, un manque de sang-froid entraîne la mort par la soif » (2). Et la soif n'est pas le seul danger. Il y a l'homme.

Une trace inconnue qui croise le sentier annonce peut-être une embuscade. On ne s'attarde pas aux points d'eau trop repérés; on remplit rapidement l'outre, et on va s'arrêter plus loin, généralement après un crochet calculé pour dérouter la poursuite éventuelle, toujours possible.

Heureusement, en général, les indigènes sont des guides sûrs. Les plus incultes d'entre eux ont le sens inné de la direction qui est, pour eux, une question de vie ou de mort, et savent reconnaître à la trace le passage d'un tel ou d'un tel.

D'autre part aussi, cet inconvénient de l'insécurité du désert comporte des accommodements, car les Touareg avec qui l'on a signé un contrat d'assurance pour la traversée du désert vous protègent contre les candidats

(1) *A travers l'Afrique*, p. 23.

(2) E.-F. GAUTIER : *Le Sahara*.

évincés qui n'ont pas été appelés à l'honneur de défendre la caravane. Et, ainsi, ils nous aident à pacifier ce Sahara que nous avons conquis contre eux.

Le Service de renseignements au Sahara garde toute son importance, mais « le Touareg s'est fait l'introducteur de l'étranger et, entre l'indigène algérien et le soudanais, il a pris place dans la famille coloniale ».

Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître que des inconvénients sérieux existent aussi bien pour la voie de l'Atlantique que pour celle du Sahara.

Dessèchement du Sahara et du Sénégal septentrional.

Cependant, il est à noter que le Sahara se dessèche progressivement. Bien entendu, ainsi qu'*Elisée Reclus* nous le fait observer, il faut des siècles pour observer un changement (1). Mais le changement est net. « Dans cette immensité dont la sécheresse et le silence sèment l'épouvante et évoquent la mort, la vie a régné. De larges fleuves avec leurs plages racontent leur histoire dans le roc brûlé et dans le sable. Alors croissaient des forêts dont on retrouve les troncs pétrifiés » (2). Les Romains dit le *capitaine Lenfant* (3), pénétraient au cœur de l'Afrique, vers la région du Tchad, en suivant des lignes d'eau qui jalonnaient les lits des rivières taries. »

Asdrubal allait capturer des éléphants sauvages dans les cuvettes des chotts, éléphants, il est vrai, réduits de taille, présentant des caractères de dégénérescence de la faune résiduelle à laquelle ils appartenaient.

M. Félix Dubois, résumant son impression sur son voyage d'Alger à Gao, s'écrit : « Le Sahara est une terre qui se meurt » (4).

D'après le colonel Destenave et M. Chevalier, le Tchad s'assèche rapidement et ne sera bientôt que la continuation uniforme du désert.

(1) D'après R. RAYNAUD : *Le Roman du Sahara*, p. 13.

(2) R. RAYNAUD : *Le Roman du Sahara*, p. 13.

(3) Capitaine LENFANT : *Le Niger*.

(4) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, pp. 13 et 15.

Le lieutenant-colonel Péroz (1) démontre qu'autrefois le Niger recevait sur sa rive gauche d'énormes affluents formant un éventail jusqu'au plateau du Hoggar; mais que, les Arabes nomades et les Touareg envahisseurs ayant incendié la végétation, il se produit le phénomène que subit tout pays déboisé : les eaux ne sont plus retenues, l'évaporation cesse, la pluie manque et la végétation disparaît. Les roches exposées directement à l'action mécanique de la chaleur et du froid, de l'air et des vents, se désagrègent, et les sables ainsi formés comblent les lits des rivières desséchées. Il affirme même que le Sahara gagne rapidement vers le Sud, puisque Barth, le précédant de cinquante ans sur un itinéraire semblable, trouvait de l'eau en abondance sur des points où lui, Péroz, souffrit de la soif.

« Si étrange que cela puisse paraître maintenant, en présence de l'aridité mortelle de ces espaces nus, il fut un temps où le Sahara, sans avoir la végétation luxuriante des forêts équatoriales, a connu un régime d'humidité et de fertilité analogue sans doute à celui de l'Europe actuelle. A cette époque, qui paraît bien avoir été contemporaine de notre période glaciaire, le Sahara, au lieu d'être une barrière, presque infranchissable, comme depuis il le fut longtemps, séparant les hauts plateaux de l'Afrique du Nord du Soudan, était au contraire un pont par lequel bêtes et gens passaient sans difficultés. Cette liaison facile entre Nord et Sud est prouvée non seulement par la préhistoire, mais encore par la paléontologie, la zoologie et la botanique » (2).

Dans les parties du Sahara qui sont actuellement les plus arides, ont vécu, avec des plantes et des animaux, des hommes à civilisation très rudimentaire. (Plus évoluée au contraire a été la civilisation de ceux qui habitaient les contrées restées plus longtemps humides. Cette différence d'évolution se manifeste dans les vestiges que l'on retrouve encore d'armes ou d'outils.)

Ces hommes devaient tirer leurs ressources de la chasse et de la pêche et vivre en nomades à court rayon

(1) *Revue de Paris* 1904-2 : « Entre Niger et Tchad ».

(2) Lieutenant d'ARMAGNAC : *Le Sahara carrefour des races*, p. 6.

d'action, s'arrêtant pour faire dans les lits d'oueds des cultures dont ils moulaient les grains avec des mortiers, ce qui permet de croire qu'ils étaient nègres.

C'est d'eux que Diodore devait dire : « Sans maison, sans habits, se couvrant seulement le corps de peaux de chèvres, ils vont au combat avec trois javelots et des pierres dans un sac de cuir » (1). Pour se déplacer, ils devaient utiliser les chevaux, les zébus et les éléphants.

Comme, seuls parmi les habitants du Sahara, les Nigritiens paraissent bien adaptés au climat de la région, on en conclut que, seuls, ils peuvent être des autochtones qui, emprisonnés dans les pays de « moindre sécheresse » par le dessèchement des étendues environnantes, n'en sont sortis que quand ils ont pu avoir à leur disposition, amenés par des blancs du Nord, des chameaux seuls capables de les traverser.

Ces Nigritiens ont été peu à peu refoulés et détruits. Les grands empires nigritiens de Gao, de Songhaï et Manding qui existaient encore au Moyen âge ont disparu. Il ne reste plus guère maintenant de Nigritiens qu'au Tibesti, tandis que les blancs, bravant la chaleur et la soif, les remplacent dans le reste du Sahara auquel ils donnent une vie nouvelle.

De même, au Sénégal, le dessèchement est, aux yeux d'Hubert, évident. L'émigration actuelle des populations maures vers le Sud est nette, surtout depuis cinquante ans.

La cause de ce dessèchement en est la Méditerranée qui, en été, renforce l'alizé en créant une zone d'air frais au nord de l'Afrique et recule vers le sud la frontière des moussons pluvieuses.

En détail, voici quels sont les phénomènes produits : les vents desséchants se réchauffent et pompent l'humidité. L'air méditerranéen épuise son humidité sur l'Atlas Tellien et l'Atlas Saharien, et descend sur le versant saharien en vent sec.

(1) Lieutenant D'ARMAGNAC : *Le Sahara carrefour des races*, p. 33.

D'une façon générale, la zone de hautes pressions barométriques où le contre-alizé et non l'alizé dévie par la rotation de la terre est destinée à la dégradation aride. Même sur les océans, les précipitations sont rares dans cette zone. Ce serait donc le mouvement de descente en masse du contre-alizé qui provoquerait la sécheresse.

Il peut y avoir d'autres causes de dessèchement : le Niger, depuis sa capture (fin de l'époque glaciaire), ne crée plus, par l'épandage de ses eaux, une zone humide en plein désert (Djouf).

D'après une récente communication de Tilho à l'Académie des sciences (1), si la Bénoué capturait le Logone, le Tchad perdrait un tiers de son approvisionnement en eau, la superficie du lac diminuerait de moitié, les terres que les eaux fertilisent par infiltration jusqu'à 150 kilomètres de ses rives seraient privées de leurs sources. Ce serait un désastre analogue à celui que causerait à l'Égypte la perte des apports annuels du Nil Blanc et du Nil Bleu. Le Chari serait détourné vers l'Océan. Le Tchad disparaîtrait et le Sahara reculerait de 200 à 300 kilomètres vers le Sud.

Et ainsi, « depuis l'établissement du régime désertique, le sable soutient une lutte acharnée et heureuse contre l'oued où roulent les grandes crues intermittentes venues des montagnes lointaines. Il y a des points faibles où se livrent les batailles décisives : ce sont les papiers de rupture de pente, où la chasse d'eau n'est plus assez forte pour lutter victorieusement; l'amoncellement du sable y crée des zones d'épandage où la crue s'étale, s'éparpille et s'arrête. Toute la portion aval du fleuve est ainsi condamnée à mort » (2).

De cette manière, par un processus purement mécanique, sans que le climat se modifie, le régime des oasis, de plus en plus menacées, s'est substitué à celui des rivières; et cela depuis un temps relativement court; car l'appauvrissement des cours d'eau dans le Sahara est postérieur à l'époque de la pierre polie dont les témoi-

(1) 5-XI-1934, pp. 897-900.

(2) E.-F. GAUTIER : *Annales de géographie*, 1907, p. 8.

gnages, extrêmement abondants, attestent que la région était alors très peuplée (1). Et cette remarque capitale, nous nous y reporterons en temps utile.

Nous connaissons ainsi désormais la géographie des régions intéressées. Nous savons les obstacles différents qui se sont dressés et qui peuvent se dresser encore sur les deux routes envisagées, obstacles créés soit par les caprices du relief et de l'hydrographie, soit par les rigueurs du climat, soit par la résistance des indigènes dont les chefs ont personnifié l'esprit d'indépendance et le fanatisme.

Nous pouvons donc voir maintenant comment nos soldats les ont franchis, lors de la conquête de ces pays; comment cette conquête a été utilisée et ratifiée par nos politiciens, comment nos administrateurs ont fait prospérer toutes ces régions, et, tout en tenant compte de l'interpénétration inévitable de ces différentes actions, tout en faisant même ressortir le plus souvent possible « les liens qui attachent deux catégories de faits parallèles », nous les étudierons séparément, aussi bien sur la voie de l'Atlantique que sur la voie du Sahara. Nous connaissons ainsi celle des deux qui nous a donné jusqu'à ce jour les meilleurs résultats et qui peut encore à l'avenir nous procurer les succès les plus faciles, en même temps que les moyens d'exploitation les plus commodes.

(1) *La Géographie*, XIII, p. 263.

LE PASSÉ

Stade du conquérant ou de l'explorateur

a) Voie de l'Atlantique.

CHAPITRE IV.

LA MARCHÉ A L'INTÉRIEUR DU PAYS PAR LE SÉNÉGAL ET LE NIGER.

Nous avons vu au chapitre II jusqu'à quel point Faidherbe avait organisé notre installation au Sénégal.

Après la guerre de 1870-1871, qui avait arrêté notre essor, nous reportons notre activité hors d'Europe. Non pas seulement parce que nous avons alors à peu près perdu le souvenir de Napoléon I^{er}, que certains auteurs accusent d'avoir faussé le génie de notre race en substituant une politique exclusivement continentale à notre politique coloniale traditionnelle, mais encore et, à notre avis, surtout, parce que « nous nous détournons de la ligne bleue des Vosges, sans cependant l'oublier ».

Ceci nous détermine à occuper progressivement l'hinterland de nos premières possessions ouest africaines. En remontant le fleuve Sénégal jusqu'à ses sources et passant de là aux sources du Niger, c'est-à-dire en allant de Saint-Louis au Niger par le bateau et par le rail, nous arrivons finalement à conquérir l'immense possession du Soudan français.

Contrairement à ce qui s'est passé pour d'autres fleuves, tels que le Nil, le Congo, le Gange et le fleuve Rouge, que leurs explorateurs ont abordé par la mer, nous

NOTA. — Les petits croquis relatifs aux expéditions sont des cadres spéciaux à chacune d'elles, comprenant simplement les indications les plus importantes que l'on peut compléter éventuellement par la consultation des croquis voisins ou des grands croquis.

avons abordé le Niger par ses sources. Cela tient à deux raisons :

La première est que le Sénégal a été un excellent point de départ. D'ailleurs, ce plan de pénétration avait déjà, sur le rapport d'André Brûce, été adopté par Colbert pour atteindre Tombouctou, et approuvé par Louis XIV;

La deuxième est que l'on croyait à l'innavigabilité absolue du Niger au-dessus de Rabba, situé à 700 kilomètres de son embouchure au pied des chutes de Boussa, innavigabilité proclamée solennellement à la Conférence de Berlin par sir Edward Malet, ambassadeur d'Angleterre.

Et tout le long de cet itinéraire, nous avons d'abord attaqué les tyrans nègres, puis nous avons pacifié le pays. Le plan d'André Brûce et de Colbert, qui avait reçu un brillant commencement d'exécution avec Faïdherbe et qui avait été poursuivi par ses illustres successeurs, devait être définitivement réalisé en 1894.

Nous allons étudier les diverses phases de cette progression.

De 1870 à 1875, nous n'avons pas encore bien pris notre élan. On peut seulement signaler que, en 1871, nous remettons le Cayor à Lat-Dior qui vient faire sa soumission et le colonel Bégin est victorieux d'Ahmadou-Cheïkhou, marabout du Toro, qui avait envahi le Cayor.

SECTION I.

BRIÈRE DE L'ISLE.

En 1875, commence la période de la grande conquête avec l'arrivée, comme gouverneur du Sénégal, du lieutenant-colonel Brière de l'Isle. Celui-ci, aussitôt, reprend le plan de pénétration exposé en détail par Faïdherbe dans sa lettre d'instruction à la mission Mage et Quintin (voir pages 17 et 18). Il s'agissait :

1° De refouler ou soumettre les Toucouleurs d'Ahmadou-Cheïkhou, sultan de Ségou, fils d'El-Hadj-Omar qui s'était heurté à la résistance de Paul Holl dans Médine

et qui avait été pour Faidherbe un adversaire bien gênant;

2° De pénétrer dans le bassin du Niger.

Dès les premières opérations, nous prenons Sabouciré, village fortifié à 16 kilomètres après Médine.

En même temps, Brière de l'Isle, utilisant les crédits qu'il a obtenus (1.300.000 francs), commence à faire construire un chemin de fer, d'une part, de Dakar à Saint-Louis, et, d'autre part, de Médine à Bafoulabé.

D'après la Commission du budget, — il est fort intéressant de le remarquer, — le but de l'escorte militaire n'est pas d'occuper le pays à main armée, mais de protéger les travailleurs et la mission topographique. Les postes, qui ne doivent être construits que sur des terrains amiablement acquis, ne comprennent que « le sol nécessaire à leur assiette et à une zone de défense ».

Pour arriver à la réalisation de ce plan, Brière de l'Isle estime qu'il a tout avantage à garder la neutralité entre les éléments indigènes de religion différente : les musulmans, qui comprennent les Toucouleurs d'Ahmadou, et les fétichistes, qui sont composés surtout de Bambaras et de Malinkés. Bien plus, il profitera de leur division pour s'avancer, et faire avancer le rail jusqu'au Niger.

Première mission Gallieni (août-octobre 1879).

But : Bafoulabé.

Ainsi, au mois d'août 1879, en exécution des instructions du Ministère de la marine, il organise une première mission commandée par le capitaine d'infanterie de marine Gallieni.

C'est l'inauguration de cette série de voyages de Saint-Louis à Kayes : « installations rudimentaires et inconfortables à bord des avisos et des petits vapeurs de commerce ou des chalands en remorque, soleil de plomb, moustiques, odeur de grailon des machines empestant le pont étroit » (1).

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 47.

La mission opère jusqu'en octobre. Elle a les plus heureux résultats politiques : toute la rive gauche du Sénégal est placée sous l'influence française, et des relations amicales sont commencées avec les peuplades malinkés, depuis Bafoulabé jusqu'au Niger. Le capitaine Gallieni passe des traités avec les diverses populations du Makadougou, du Batéadougou, du Farimboula, du Fouladougou, du pays de Kita.

Au point de vue topographique, elle parvient à exécuter un levé d'itinéraire entre Médine et Bafoulabé.

Deuxième mission Gallieni (1880-1881).

But : Ségou.

Mais cette première mission n'est guère qu'un travail préparatoire. Il apparaît désormais indispensable de connaître à fond les sentiments des indigènes, dont les pays seront traversés par le chemin de fer, et de devancer en influence les Anglais pour qui Gouldsbury, le gouverneur de la Gambie anglaise, se met déjà en route pour aller au Niger.

En conséquence, Brière de l'Isle confie au capitaine Gallieni une deuxième mission. Elle a pour objet de parcourir le pays qui s'étend entre le Haut-Sénégal et le Haut-Niger, d'en étudier soigneusement les populations et les ressources, et de traiter avec les chefs au nom de la France. Elle doit atteindre Bamakou, le point du Niger réputé comme le plus immédiatement accessible, y installer un résident français et, de là, pousser si possible jusqu'à Ségou afin de demander à Ahmadou, fils d'El-Hadj-Omar, une protection efficace pour le commerce. Elle doit, en outre, déterminer la position astronomique de points importants de son parcours.

Elle comprend, avec Gallieni, les lieutenants Vallière, de l'infanterie de marine, Piétri, de l'artillerie de marine; les docteurs Tautain et Bayol; les interprètes Alfa, Séga et Alassane; vingt-cinq tirailleurs, sept spahis, une centaine d'âniers conduisant les 300 ânes et 12 mulets portant les bagages de la mission.

D'ailleurs, le 13 novembre, le Ministre de la ma-

rine, l'amiral Cloué, fait ressortir l'intérêt qu'il y aurait pour les Français à toucher les premiers au Niger par un chemin de fer parti de notre colonie du Sénégal.

Gallieni part. Mars 1880. Il traverse les villages de populations décimées et misérables, vivant dans l'appréhension perpétuelle des guerres et des razzias des conquérants Toucouleurs. Il voit là des spectacles navrants. La lamentable vision qui lui est notamment offerte par Fangalba en ruines nous sera décrite plus tard par lui dans *Son voyage au Soudan français* (Haut-Niger et pays de Ségou). L'état d'esprit des indigènes lui est défini par ces deux mots résumant leurs désirs : « La paix et la tranquillité ».



Les deux premières expéditions de Gallieni 1879-80 et 1880-81.

Gallieni, libérateur et généreux donateur, est bien accueilli par toutes ces peuplades. De Médine, il arrive à Bafoulabé, franchit le Bafing, suit la rive gauche du Bakhoy, traverse le Makadougou et le Bétéadougou, atteint Badumbé (1), puis, franchissant le Bakhoy, entre dans le Fouladougou. Il reconnaît les cours du Bakhoy

(1) Sur le Bakhoy, à l'ouest du confluent du Baoulé.

et du Baoulé, et arrive enfin, le 21 avril, à Kita, très peuplé, déjà remarqué par Mage et considéré par Gallieni comme la clef du Soudan au point de vue politique et militaire. Son chef Tokonta, président de la Conférence de Kita (25 avril 1880), fait bon accueil à Gallieni. Il lui offre gracieusement des terrains pour y construire des postes.

Gallieni à Nango.

Puis Gallieni, traversant le Bélédougou, se dirige sur Bamakou, quand il est attaqué et dévalisé près de Dio (1) par les Bambaras « dits Bélériss » désireux de s'approprier les cadeaux qui sont destinés à leurs ennemis, les Toucouleurs, lui tuant par surcroît 14 indigènes le 11 mai 1880. Du coup sont retirés au lieutenant Piétri les avantages que celui-ci avait obtenus des Bambaras de Bamako.

Gallieni essaie alors d'atteindre Ségou; mais il se heurte à la mauvaise foi des Toucouleurs, et Ahmadou, fils d'El-Hadj-Omar, l'arrête pendant dix mois prisonnier à Nango, village bambara situé à quarante kilomètres de Ségou.

C'était le 1^{er} juin 1880. Le chef toucouleur se repentait en effet d'avoir fait bon accueil au lieutenant de vaisseau Mage. De plus, il était déçu de savoir que Gallieni n'avait plus de cadeaux à lui offrir, et, furieux des traités qu'il avait passés depuis Bafoulabé avec des populations soumises à la domination toucouleure. Par suite, il voyait avec beaucoup d'appréhension l'influence française grandir sur les frontières de son empire.

Celui-ci comprenait quatre royaumes :

1° Le pays de Ségou, commandé directement par Ahmadou, ayant comme forteresses Ségou et Tadiana, et habité par de nombreux Bambaras et quelques Peuhls;

2° Le pays de Nioro, avec Nioro, Komakary, Diala, Ouassébougou, commandé par des frères d'Ahmadou et habité surtout par des Bambaras, des Sarrakolés, des Khassoukés et des Kagoros;

(1) Au nord-ouest de Bamako.

3° Le groupe du Sud-Ouest, comprenant Koundian (1) qui commande la vallée du Bafing, Mourgoula (2), celle du Bakhoy, et Goubanko dans la vallée du Bakhoy. Ce groupe recevait les ordres d'Ahmadou par l'intermédiaire de l'almamy Abdallah, et était surtout peuplé de Malinkés;

4° Le pays de Dinguiraye, dirigé par Aguibou, frère d'Ahmadou, ayant comme forteresses Dinguiraye et Tamba, et habité par des Djalonkés.

Les relations entre les groupes 1 et 2, séparés par des Bambaras hostiles à la domination toucouleure, étaient tendues et difficiles.

Les groupes 2 et 3 communiquaient entre eux par les vallées du Bafing et du Bakhoy.

Les communications du groupe 4 avec le groupe 1 ou le groupe 2 se faisaient à travers le groupe 3.

En plus de cette autorité politique sur ces quatre groupes, le sultan de Ségou exerçait son autorité religieuse dans le Fouta sénégalais et même jusqu'à Saint-Louis. Il cherchait même, pour renforcer sa puissance, à faciliter les émigrations du Fouta vers le Ségou. Donc Ahmadou était très mal disposé envers la mission Gallieni.

Il hésita longuement, puis donna l'ordre de massacrer tous les étrangers. Seule l'intervention de sa mère nous conserva celui qui devait sauver Paris en 1914.

Pendant ses dix mois de captivité, Gallieni, vivant dans les conditions les plus inconfortables, ne communiquait avec le sultan qu'à par les interprètes et les notables de Ségou.

Enfin, le premier ministre d'Ahmadou, Seydou-Dieyllia, vint discuter avec Gallieni, au nom du sultan, les conditions d'un traité de commerce et d'amitié. Ce fut le traité de Nango (10 mars 1881), simple traité de prisonnier, appelé à rester lettre morte.

Gallieni ne put quitter Nango que le 21 mars 1881, après avoir menacé Ahmadou d'employer la force. Il profita de son retour pour faire signer des traités aux

(1) Sur le Bafing, au sud de Bafoulabé.

(2) A l'est du Bakhoy, au sud de Goubanko et au nord de Niagassola.

chefs des villages du Mandingue, de Niagassola et du Birgo, et arriva, le 5 avril 1881, à Kita où il fut reçu par le premier commandant supérieur du Haut-Fleuve : le lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes. Ce dernier, gêné d'abord par la baisse subite des eaux du Sénégal, arrivé péniblement à Médine, où la colonne subit une épidémie de typhoïde, n'ayant eu à signaler sur sa route que le conflit survenu au village de Foukhara, venait de conduire jusqu'à Kita (27 février 1881) la colonne de pénétration après la prise retentissante de la forteresse de Goubanko, ce qui avait amené Ahmadou, intimidé, à rendre sa liberté à Gallieni.

Au point de vue topographique, Gallieni n'avait pu atteindre tous les résultats escomptés, mais les renseignements qu'il donna permirent de construire une carte au 1/1.000.000^e.

Au point de vue politique, il était arrivé à faire reconnaître d'une façon effective et sérieuse notre protectorat de Bafoulabé à Kita.

SECTION II.

BORGNIS-DESBORDES.

Trois expéditions de 1881 à 1883.

La loi, votée le 15 juillet 1880 et promulguée seulement le 20 août de la même année, avait ouvert un crédit de 1.300.000 francs qui avait permis au lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes d'amener victorieusement une expédition jusqu'à Kita. On pouvait également, grâce à ce crédit, créer au Sénégal (décret du 20 juillet) un deuxième bataillon de tirailleurs indigènes (décret du 6 septembre) et la première compagnie auxiliaire d'ouvriers d'artillerie de la marine et des colonies dont le premier commandant fut le capitaine Archinard. Cette compagnie, constituée en vue de multiples travaux à effectuer entre Saint-Louis et Bafoulabé, devait comprendre, en somme, des « hommes disciplinés ayant une instruction militaire qui les rende également propres au service de la guerre et à l'exécution desdits tra-

vaux », et capables de lâcher immédiatement l'outil pour le fusil.

A la même date du 6 septembre 1880, le commandement supérieur des troupes à envoyer dans le Haut-Fleuve et la direction générale des travaux étaient confiés au chef d'escadron Borgnis-Desbordes, de l'artillerie de marine, qui devait cependant « exercer ces fonctions



Les trois expéditions BORGNI-DESBORDES 1880-81, 1881-82, 1882-83.

sous les ordres du gouverneur du Sénégal, le colonel de l'infanterie de marine Brière de l'Isle... Au point de vue territorial, l'autorité du commandant supérieur du Haut-Fleuve commençait au poste de Bakel et s'étendrait sur tous pays administrés par les commandants de Bakel, Médine, Bafoulabé et au delà, par la suite » (1).

Il fut donné au lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes de faire au Soudan trois campagnes (1880-1881, 1881-1882 et 1882-1883), au cours desquelles il eut : 1° à faire « un lever général du terrain entre Médine et le Niger, pour faciliter l'étude du tracé de la voie ferrée, qui, partant de Médine, passant par Bafoulabé, Fangala, Gonio-kory et Kita, aboutira au Niger, à Bammakou, Banambougou ou Dina » ; 2° à lutter contre trois adversaires : le faux prophète Mahmoud-Lamine, Ahmadou fils d'El-

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 33.

Hadj-Omar dont nous connaissons l'empire aux quatre royaumes, et l'almamy Samory dont les Etats se trouvent dans le Ouassoulou, capitale Bissandougou.

Mahmadou-Lamine avait traversé le Soudan égyptien pour faire un pèlerinage à La Mecque et, pour obéir à l'exemple, il résolut de faire en A. O. F. ce que le Madhi avait fait sur le Nil. De race Sarrakolé, il voulut s'appuyer sur ses congénères, ce qui lui servit plutôt à se faire isoler par Gallieni et tuer par des indigènes serviteurs de notre cause.

Nous connaissons déjà Ahmadou, fils d'El-Hadj-Omar, et son empire. Nous allons bientôt étudier Samory.

1^{re} EXPÉDITION DESBORDES (1880-1881).

Nous avons vu comment Desbordes a contribué dans sa première expédition à la délivrance de Gallieni en partant de Médine, passant par Bafoulabé, arrivant jusqu'à Kita où il fonde un poste et détruisant le tata de Goubanko, repaire de bandits.

Ainsi, Ahmadou intimidé relâche ses prisonniers et signe un traité reconnaissant le protectorat de la France. Le prestige des Toucouleurs entre Sénégal et Niger est fortement menacé.

En mars, avril et mai 1881, le colonel Desbordes passe des traités avec le Bagnakadougou, le Gadougou, le Manding de Niagassola, le Manding de Kangaba, le pays de Sibi, le Bamakou, le Bouré.

Quant à la mission topographique, elle a pour but de faire la reconnaissance complète et, si possible, la triangulation générale de tout le terrain compris entre Médine et Bafoulabé sur le Sénégal, d'une part, Bamako sur le Niger, d'autre part. Elle est commandée par le commandant Derrien.

2^e EXPÉDITION DESBORDES (1881-1882).

La colonne formée pour cette expédition avait primitivement pour but d'aller jusqu'au Niger et de s'y établir. Un crédit de 8.552.751 francs venait de lui être alloué.

Par avisos et remorqueurs, elle arrivait, dans le courant d'octobre, à Kayes où elle était décimée par une épidémie de fièvre jaune. Elle n'eut plus alors pour mission que le ravitaillement « quand même » des postes de Bafoulabé et de Kita dont on devait d'ailleurs achever le fort et relever la garnison. Elle devait également raffermir le courage de nos alliés et dissiper les défiances de nos ennemis.

Après les incidents de Mahina et de Kalé, nous nous assurons l'amitié du Gangaran.

Mais nous sommes amenés à entrer en lutte avec Samory qui est alors le chef le plus puissant du Haut-Niger.

Samory est un Malinké. Sa jeunesse est obscure. Le capitaine Binger pense qu'il aurait été enlevé en même temps que sa mère. Nous avons plus de foi en la version du lieutenant-colonel Baratier et du capitaine Péroz qui est la suivante : Samory vit à Sanankoro de la vente des marchandises qu'il colporte sur les marchés du Ouassoulou. Il a dix-huit ans lorsque, au retour d'une de ses tournées, il constate que sa mère Sokhona Kamara n'est plus au logis : elle a été enlevée avec d'autres captifs par le roi du pays, Sori Ibrahima, et emmenée à Médina sa résidence. Samory aussitôt se rend à Médina où Sori Ibrahima garde Samory tout en refusant de libérer sa mère. « Que veux-tu faire pour la racheter ? », demande Sori, et Samory répond : « La guerre ! »

Pendant sept ans, sept mois, sept jours, dit la légende, Samory se bat si bien dans l'armée d'Ibrahima que celle-ci lui est tout entière attachée.

Une fois libre et sa mère en sûreté à Sanankoro, il saisit la première occasion. Il accepte l'armée que lui offre Bitiké Souané, roi du Torou, et se substitue bientôt à son maître.

Des succès qu'il obient alors, le lieutenant-colonel Baratier fait une énumération particulièrement détaillée : « La prise de Bissandougou lui livre Koumadougou ; il enlève le Konia, sa patrie, à son ancien suzerain Sori Ibrahima et fait de Sanankoro sa capitale. Puis, sans coup férir, il s'empare de tout le Ouassoulou, s'allie à

Mori, chef de Kankan (1), qui vient d'être battu dans le Sankaran, et, vainqueur, il s'adjuge les provinces conquises. Rien ne lui résiste. Les fils d'Ibrahima tentent de reprendre le Konia. Il les défait complètement et les tue. Mori, son ancien allié, s'est dérobé et a refusé de l'aider dans les derniers combats; il l'assiège dans Kankan, le réduit et lui ravit son royaume. Enfin Sori Ibrahima, voulant venger la mort de ses fils, il se retourne une dernière fois contre lui et le fait prisonnier. Désormais, il peut s'arroger le titre d'almamy que portaient Mori et Sori » (2).

Après avoir conquis, il organise. Fétichiste de naissance, régnant sur un million et demi de fétichistes, il veut profiter de la force de la religion musulmane en s'intitulant : Commandeur des croyants, émanation de Dieu. Il institue la religion musulmane comme officielle dans ses Etats, la rend obligatoire, fait construire des mosquées dans chaque village et fait emprisonner son père, Lankhafia Touré, qui s'obstine dans le fétichisme.

Au point de vue financier, un peu d'impôt, beaucoup de razzias lui donnent de l'argent pour son armée sur laquelle il porte tous ses efforts.

Il crée dix corps d'armée dont les généraux sont les gouverneurs de dix provinces correspondantes. « En temps de guerre, ces corps d'armée seront réunis par groupes de trois dont chacun sera placé sous les ordres d'un frère du Sultan; le 10^e corps constituera la réserve dont disposera l'Almamy.

» Les corps de 5.000 hommes environ se fractionnent eux-mêmes en divisions de 1.000 hommes qui se subdivisent en compagnies de 100 hommes formées de 10 escouades. Tous les chefs sont à cheval; de plus, les commandants de corps entretiennent à leurs frais une garde d'élite de 200 à 300 hommes, les « sofas », et quelques cavaliers ».

Les troupes sont armées de fusils à pierre, à l'exception de la garde d'honneur qui a des fusils à tir rapide.

Samory peut ainsi être pour nous un adversaire dan-

(1) Sur le Milo, au N.-O. de Bissandougou.

(2) Lieutenant-colonel BARATIER : *A travers l'Afrique*, p. 48.

gereux, notamment de 1882 à 1886 et de 1891 à 1898, périodes pendant lesquelles il nous tient tête.

De plus, Samory est un habile diplomate. Voyant que son alliance avec les chefs noirs ne lui suffirait pas, il cherche l'appui d'autres blancs, notamment des Anglais. Et ainsi les commerçants de Sierra Leone en arrivent à fournir des fusils à tir rapide et des munitions.

Il est un non moins habile tacticien. Ne se sachant pas de force à lutter avec nous par les armes, il décide de faire devant nous le vide absolu, en ne laissant dans les pays abandonnés ni vivres ni habitants.

Puis, il place contre nous les guerriers armés de fusils à tir rapide avec mission de défendre le terrain pied à pied. Pendant ce temps, d'autres guerriers armés de fusils à pierre sont fractionnés en deux groupes. Le premier est chargé de déplacer les populations noires enracinées au sol; le deuxième doit préparer des régions nouvelles à recevoir le sultan et ses hordes.

Tel est donc le prestigieux noir énergique, dissimulé, organisateur sanguinaire et cruel, qui se dresse devant nous. Au physique, il est maigre, grand, la tête très développée, la voix haute et vibrante. A tous les points de vue, il en impose.

« Ensemble ascétique, dit Péroz, regard vif par moments, mais généralement voilé, air fin et doux. Le menton, fort et carré, indique chez lui une volonté peu commune aux noirs, dont le bas du visage est presque toujours fuyant. Son turban de mousseline blanche est serré à la tête par un diadème en or, fait d'écussons reliés par des chaînettes de même métal. Un collier d'or tranche sur la blancheur mate de sa robe et retombe derrière les épaules en deux pendeloques terminées par de lourds médaillons » (1).

Son empire s'arrondissait sans cesse au détriment, d'une part, de l'empire de Ségou; d'autre part, des Etats compris dans la boucle ou avoisinant la source du Niger (il avait déjà conquis toute la rive droite du Niger). Il franchit le fleuve et veut établir son autorité sur le Manding. Il commence par assiéger le tata de Kéniéra (2) où

(1) *Le Tour du Monde*, 1890, 1^{er} semestre, p. 360.

(2) Sur le méridien de Bissandougou, entre cette ville et le Niger.

se sont réfugiés en grand nombre les habitants du Ouas-soulou. Le chef de Kéniéra, Bagoba, n'espère plus qu'en nous.

Il faut à tout prix, pour notre prestige et nos intérêts, arrêter Samory et ouvrir la route de Bafoulabé au Niger. Pour commencer, Desbordes part de Kita, avec deux cents combattants, enlève les lignes de circonvallation de Kéniéra, mais il ne peut reprendre la ville. Il est obligé de rentrer à Kita, après avoir lutté à deux cents contre quatre mille et fait une retraite pleine d'épisodes héroïques.

D'autre part, au point de vue topographique, grâce au capitaine d'artillerie de la guerre Henry, nous obtenons de bons résultats : nous levons au 1/5.000^e un double itinéraire de Bakel à Kayes, l'itinéraire de Kita au Baoulé, le cours du Bakhoy et l'itinéraire de Kita à Kéniéra. Au point de vue scientifique, pendant l'hivernage de 1882, sont effectués les travaux de MM. les médecins de la marine Faucon et Dupouy sur la météorologie de Kita.

3^e EXPÉDITION DESBORDES (1882-1883).

But : Occupation du pays de Kita au Niger et installation à Bamako.

Elle a pour objectif l'occupation du pays de Kita au Niger, avec un crédit de 7.458.785 francs.

La colonne arrive décimée à Kita, où l'on exécute la construction d'un fort préparée par le capitaine Piétri, et continuée par le capitaine Archinard.

Pendant ce temps, le colonel Desbordes, voulant une fois de plus « montrer le vrai visage de la France », entreprend une expédition contre la citadelle de Mourgoula (1), occupée par les Toucouleurs commandés par le terrible El-Hadj-Omar et son fils Ahmadou.

Mais Desbordes fait preuve d'une telle habileté diplomatique qu'il prend Mourgoula sans avoir tiré une cartouche, sans avoir perdu un homme. (Il avait donné aux

(1) A l'est du Bakhoy, au sud de Goubanko et au nord du Niagassola.

défenseurs à choisir entre une mort certaine et un exil confortable.)

D'autre part, le capitaine Combes en tête, on attaque et on prend Daba (1) dont les habitants avaient attaqué, trois ans auparavant, le capitaine Gallieni. On le pacifie. On pacifie le Petit Bélédougou. Et l'on arrive à Bamakou le 1^{er} février 1883. Mais Fabou, le frère de Samory, marche contre Desbordes, l'atteint sur les bords du Ouayko, dans la plaine de Bamako, et, avec ses 3.000 sofas, attaque les 240 Français qui l'emportent de justesse, réalisant ainsi un rêve français longtemps caressé.

On livre les trois combats des 2, 5 et 12 avril; ce dernier notamment tournant Fabou qui prend la fuite. On fait la poursuite du 19 au 24 avril. Et l'on rejette Samory vers le sud.

Finalement, nous passons des traités avec le Gangaran, le pays de Gornou et le Grand Bélédougou. Nous plaçons sous notre protectorat un pays dont l'étendue est égale au tiers de la France et nous y observons, par ordre du colonel Desbordes, la politique suivante : « Mettre toutes les populations fétichistes qui avaient accepté notre protectorat à l'abri des vexations de toutes sortes dont elles étaient l'objet au moment de notre arrivée dans le Soudan de la part des peuples musulmans, et ménager ces derniers ».

Le colonel Borgnis-Desbordes ne se contente pas de mettre ces principes en pratique. Il en applique d'autres tout aussi utiles. D'abord, éviter l'emploi exclusif des indigènes. Au point de vue militaire surtout, quelques chefs européens sont indispensables.

Ensuite, exiger l'exécution des traités passés avec des chefs indigènes dont on renforce l'autorité et dont on protège les sujets soumis. Pour cela, avoir, en des points convenablement choisis, des forts solides avec des garnisons suffisantes. Pour cela, Desbordes fait construire trois grands forts à Bafoulabé, Kita et Bamakou, avec deux fortins intermédiaires à Badumbé (2) et à Koundou.

(1) A l'est de Koundou, au N.-O. de Koulikouro.

(2) Sur le Bakhoy, à l'ouest du confluent du Baoulé.

Suivant les archives du Ministère de la marine et des colonies, après les travaux du colonel Desbordes, le système des forts est le suivant :

FORTS ANCIENS.	FORTS NOUVEAUX.		DISTANCE de BAKEL.	DISTANCE entre DEUX FORTS VOISINS.
	GRANDS forts.	PETITS forts.		
Bakel. Médine.				134
			134	141
	Bafoulabé.		275	83
	Kita.	Badumbé.	358	121
	Bamakou.	Kondou.	479	114
			593	108
			701	

D'après les instructions du Ministre, on a, de plus, prévu la construction d'un fortin à Niagassola et d'un fort dans les environs de Siguiri.

De plus, le télégraphe partant de Bakel vers le Niger en passant par Médine et qui est parvenu à Bafoulabé en 1879, arrive, le 19 avril 1883, à Bamakou à 710 kilomètres de Bakel.

Au point de vue topographique, le capitaine d'artillerie de marine Bonnier lève les pays de Gangaran et de Bafing, de Fouladougou et Bélédougou et les Etats de Kita et Bamakou. La mission topographique E. Bonnier donne « la limite extrême de ce qu'on peut demander à des officiers opérant dans le Soudan ».

En même temps, des explorations nous permettent d'approfondir notre connaissance du pays.

En 1879, explorations de MM. Piétri et Marly, lieutenants d'artillerie de marine; de M. Jacquemart, de l'artillerie de marine; de M. Monteil, de l'infanterie de marine. En 1880, mission hydrographique de M. Pol, capitaine d'artillerie de marine; en 1881-1882, exploration du docteur Bayol dans le Fouta-Djallon. En 1882, exploration du capitaine Bonnier dans le Bafing et du capitaine Delanneau dans le Birgo et le Gadougou. En 1883, mission de MM. les capitaines Bonnier, Brisse, Riou dans le Petit Bélédougou et le pays de Bamakou. En 1883, mission de MM. Bayol et Quiquandon dans le Grand Bélédougou.

En conséquence, Ahmadou songe à transporter sa résidence de Ségou à Nioro, tout en restant tourmenté par la vision obsédante des petits vapeurs français sur le Niger. Là est en effet le projet du lieutenant-colonel Borgnis-Desbordes qui veut d'ailleurs installer « deux bases pour les avisos et canonnières, l'une à Mananbou-gou ou Koulikoro pour le Moyen-Niger, l'autre à quelques kilomètres au sud de Bamako pour le Haut-Niger » (1), dont la flottille aurait comme point d'appui et de ravitaillement le fort à construire à Siguiri.

Ainsi, dit Jacques Méniaud, « l'œuvre réalisée par le colonel Borgnis-Desbordes, au cours de ces trois campagnes, révèle une étonnante volonté et un sens politique presque divinatoire ». « Par une série de tours de force, dont lui seul peut-être était capable, — a écrit le capitaine Péroz, — nous étions solidement et indiscutablement établis sur le Niger à Bamako. »

De toute façon, on avait obtenu, comme résultats, de faire subir un temps d'arrêt à la marche triomphante de Samory, de rassurer les populations noires prêtes à se mettre sous notre protection et de montrer, à la stupefaction des Africains, que les Blancs étaient capables d'arriver au fleuve sacré du Soudan, le Niger.

Elisée Reclus avait dit : « Longtemps, on nous a jeté ce nom de Sénégal à la face, mais ce vieux témoin de notre impuissance en Afrique, ce pays décrié, fournaise et marais, est à la veille de s'étendre au loin vers l'Orient. Riez, pauvre comptoir, il sera demain un vaste empire. Après l'Algérie, nous n'avons rien d'aussi digne de la France » (2). Cette prédiction était en train de se réaliser. Deux buts essentiels devaient être désormais particulièrement poursuivis :

1° Voie de communication de Kayes à Bamakou;

2° Liberté et sécurité de la navigation sur le Niger.

Malheureusement, la Chambre ajourna les crédits et les campagnes qui suivirent ne purent être employées qu'à consolider les résultats acquis, ce qui permit à nos adversaires de se réorganiser.

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les Pionniers du Soudan*, p. 186.

(2) Lieutenant-colonel MANGIN : *La force noire*, p. 353.

SECTION III.

LIEUTENANT-COLONEL BOILÈVE (1883-1884).

En 1883-1884, le lieutenant-colonel Boilève, commandant supérieur, — qui disposait de 4.667.000 francs de crédits, — dut éviter tout contact avec Samory, « se contenter de ravitailler les postes et relever les garnisons, continuer ou terminer les travaux en cours », en un mot, « consolider notre établissement sans l'élargir ».

Pendant ce temps Ahmadou, abandonnant Ségou à son fils Madani, transportait sa résidence à Nyamina.

SECTION IV.

COMMANDANT COMBES (1884-1885).

Le commandant Combes, commandant supérieur en 1884-1885, devait faire lui aussi une campagne pacifique et se borner à confirmer nos positions.

Il ne disposait d'ailleurs que de 1.902.998 francs. Et les sommes votées par le Parlement n'étaient guère applicables qu'à l'entretien et à l'exploitation du chemin de fer. Mais Samory ne le lui permit pas et résolut de s'établir sur la rive gauche du Niger. Il y parvint, malgré de nombreux combats, glorieux pour nos troupes. Voici dans quelles circonstances :

A la fin de décembre 1884, Combes se porta sur Bamako en faisant un détour par Niagassola où un petit fort était en construction. Il entra en relations avec Tieba, roi du Kéné Dougou, pour l'encourager à la résistance contre Samory qui le menaçait fortement. Puis, il parcourut, sur la rive gauche du Niger, le Bouré, le Siéké et le Kangaba, qui contenaient des terres aurifères légendaires, et voulut consolider sa position dans ce pays en créant le poste de Nafadié à mi-chemin de Niagassola et du confluent Niger - Tinkisso. Mais ce poste fut bientôt menacé par Samory et par des chefs du pays, jaloux de ceux qui avaient reçu de nous des cadeaux.

A peine Combes venait-il d'arriver à Bamako (24 avril) qu'il apprit l'attaque, par nos ennemis, de Bougourou où

était installé le capitaine Louvel, puis de Nafadié où Louvel était venu rejoindre Dorgelos. Combes, venant aussitôt à la rescousse par marches forcées en traversant Niagassola, put arriver à temps à Nafadié, et sauver la garnison après avoir défendu le tata au cours d'un épisode rappelant celui de Sidi-Brahim. Il fallut ensuite



Expédition COMBES (1884-85).

retraiter sur Oulouda et sur Niagassola, harcelé sur ses flancs et sur ses derrières par les cavaliers de Samory, complètement déchaînés, tout en forçant le passage du torrent Koroko que défendait Fabou, lieutenant de Samory. Combes dut se retirer jusqu'à Kayes.

A la fin de 1885, les bandes de Samory avaient investi le fort de Niagassola, défendu par Péroz, envahi le Gadougou et le Gangoran, menaçant nos postes de Médine à Bamako. Bien plus, Samory se vantait d'aller bientôt prendre Bafoulabé.

Notre situation au Soudan était donc excessivement critique, d'autant plus que, le 30 mars 1885, Jules Ferry était déjà tombé, à propos de Langson, et que le Parlement ne voulait plus entendre parler de questions coloniales.

SECTION V.

LIEUTENANT-COLONEL FREY (1885-1886)

C'est dans ces circonstances difficiles que le lieutenant-colonel Frey, désigné d'office, reçut le commandement supérieur. Grâce à M. Paul-Armand Rousseau, sous-secrétaire d'Etat aux colonies, Frey put obtenir une colonne expéditionnaire assez importante. Grâce à l'intervention du chef d'escadron Archinard et du capitaine Monteil, le vice-amiral Galibert, ministre de la marine, déchira le projet de décret qu'il avait préparé pour abandonner le Soudan. Frey reçut alors la mission de débarrasser le Haut-Sénégal et la rive gauche du Haut-Niger des bandes de Samory. « Ces dernières, placées sous le commandement de Malinkamory, frère de Samory, étaient évaluées à huit mille hommes environ dont une grande partie était établie à Galé, sur le flanc de la ligne Kita - Niagassola » (1). Frey battit les partisans de Samory qui demanda à négocier et fit évacuer par ses postes toute la rive gauche du Niger.

Ce fut le capitaine Tournier qui fut nommé chef de la mission chargée d'aller à Kéniéba-Koura porter le traité de paix à la signature de Samory. Ce traité fut jugé insuffisant et l'on dut confier au capitaine Péroz la « mission du Ouassoulou » qui devait obtenir le traité de Bissandougou en 1887.

La situation ne s'était pas encore détendue de ce côté qu'un soulèvement éclata aux environs de Bakel où nous ne pensions pas devoir être inquiétés. Il fut fomenté par le marabout Mahmoudou Lamine. Celui-ci voulut libérer le peuple Sarrakolé de ses maîtres français et toucouleurs et reconstituer le puissant empire d'autrefois. Il était né, en 1840, près de Kayes, et avait été élevé à Bakel, puis capturé alors qu'il tentait un coup de main contre Gamon. Il était allé faire un pèlerinage de sept ans à La Mecque et en avait rapporté beaucoup de pres-

(1) Lieutenant-colonel FREY : *Côte occidentale d'Afrique*.

tige. Il haïssait la puissance toucouleure et Ahmadou qui avait tenté de le faire disparaître.

Frey eut le tort de rechercher son alliance pour combattre plus librement Ahmadou et Samory. Mahmadou Lamine trahit sa confiance, et, avec dix mille partisans, se jeta contre Bakel. Il pilla les environs du



Expédition lieutenant-colonel FREY (1885-86).

village, ne put prendre le fort, malgré la trahison de notre interprète Alpha Séga, et vit ses bandes dispersées au camp de Tamboukané par le lieutenant-colonel Frey disposant des colonnes volantes, des commandants Combes et Houry, ce dernier allant même le menacer dans son repaire de Diana (1).

Frey extermina à Guémou les derniers guerriers Sarakolés.

Avant de quitter le commandement supérieur, il obtint de Samory qu'il envoyât en France son fils préféré Karamoko-Dia-Oulé.

(1) A l'ouest du cours moyen de la Falémé.

SECTION VI.

COLONEL GALLIENI (1886-1887 et 1887-1888).

Mahmadou-Lamine était encore en train de préparer des soulèvements, quand Gallieni revint au Soudan comme commandant supérieur en 1886. (Pour la première fois, l'expression « Soudan français » remplace l'expression « Haut-Fleuve ».) Il fallait à tout prix le mater pour éviter la recrudescence d'hostilité d'*Ahmadou* et de *Samory* dont les sofas, malgré le traité de Kéniéba-Koura, continuaient à faire des incursions sur la rive gauche du Niger.

La première campagne (1886-1887) fut menée rondement. Une colonne commandée par Gallieni lui-même partait de *Aroundou*. Une autre commandée par *Valière* partait de *Diamou*. Elles se rejoignaient toutes deux à *Diana*, que *Mahmadou-Lamine* venait d'évacuer. Les troupes de *Mahmadou-Lamine* furent vaincues.

D'autre part, le capitaine *Péroz*, que l'on avait dépêché auprès de *Samory*, fut assez habile pour obtenir de lui un traité, qui fut signé à *Bissandougou*, le 23 mars 1887, et qui donnait le Niger et le *Tinkisso* comme frontières entre *Samory* et nous.

D'autres traités, également obtenus par *Péroz*, établissaient notre protectorat sur le *Soklo*, le *Bouré* et le *Sékié*. Ainsi, notre domaine atteignait la colonie anglaise de *Sierra Leone* et la République de *Liberia*.

Par ailleurs, la longue et difficile mission dans les vallées de la *Falémé* et du *Bafing*, qui avait été dévolue au capitaine *Oberdorf*, obtenait plein succès.

Enfin *Ahmadou* consentait à signer à Gallieni un traité, dit de *Gouri* (12 mai 1887), qui ouvrait le Niger à notre navigation et nous faisait arriver jusqu'au Sahara.

Cette campagne de 1886-1887 fut aussi fructueuse au point de vue topographique, car les officiers de la colonne purent établir une fort belle carte de la région.

CAMPAGNE 1887-1888.

La campagne de 1887-1888 fut tout aussi féconde. Elle devait aboutir à la construction du fort de *Sigui*. Elle

débuta par la mise hors de cause de *Mahmadou-Lamine*, grâce à la victoire du capitaine Fortin à Toubakouta sur la Gambie, après laquelle Lamine, en fuite, fut atteint et tué. Ceci nous permit de rejoindre nos possessions de la Casamance et du Saloun sur l'Atlantique et nous ouvrit toutes grandes les portes du Fouta-Djallon, nous mettant ainsi en liaison avec nos établissements de la Mellacorée et autres « rivières du Sud » sur l'Atlantique.



Expéditions Gallieni 1886-87 et 1887-88.

En même temps, *Samory* était rejeté sur la rive droite du Niger, cependant que le chemin de fer arrivait péniblement à Bafoulabé.

Mais Gallieni reportait tout son effort sur le Fouta-Djallon. Il abondait complètement dans le sens de Faïdherbe qui avait dit : « Si jamais il se fonde un empire dans le Soudan français, c'est à Timbo, dans le Fouta-Djallon, que sera sa capitale. » En cela, nous pensons qu'il n'avait pas tort. Mais là où nous nous permettons

de ne pas partager son opinion, c'est lorsqu'il nie l'avenir du Soudan, l'utilité du chemin de fer soudanien, la navigabilité du Niger, la fertilité de la région entre Ba-foulabé et le Niger. Il va même, au Ministère de la marine, demander la réduction du personnel à mettre à la disposition de son successeur. En matière de transports, Gallieni fut infiniment mieux inspiré avec les taxis de la Marne qu'avec les communications Haut-Sénégal, Haut-Niger. Ainsi Thiers prédisait la faillite des chemins de fer. Tant il est vrai que, dans notre pauvre humanité, les hommes de génie eux-mêmes peuvent commettre de graves erreurs.

Pour montrer notre volonté de relier nos territoires du Haut-Sénégal et du Haut-Niger aux « rivières du Sud », sur l'ordre de Gallieni, la compagnie du capitaine Audéoud partit de Siguiri pour Beuty sur la Mallacorée, à travers le Fouta-Djallon. Et nous vîmes repasser sur la rive gauche du Niger, ayant confiance en noire puissance et en notre soutien, tous les malheureux que Samory avait obligés de passer sur la rive droite pour demeurer ses sujets.

Si l'on fait le bilan de nos expéditions au départ de Gallieni, on peut dire que :

« Nos possessions soudanaises d'administration directe couvraient alors une sorte de parallélogramme compris entre :

» 1° Le fleuve Sénégal depuis Bakel, prolongé par son affluent le Bakhoy-Baoulé, et une ligne partant du sommet de la boucle du Baoulé pour aller rejoindre le Niger un peu au nord de Niamyna;

» 2° Le Niger depuis Nyamina jusqu'à Siguiri, prolongé par le Tinkisso sur environ 150 kilomètres jusqu'à la frontière de l'Etat de Dinguiraye;

3° Une ligne suivant la frontière nord du Dinguiraye et la rivière Gambie jusqu'à Ouassou;

» 4° Une ligne unissant Ouassou au fleuve Sénégal, un peu à l'ouest de Bakel, et qui formait une frontière quelque peu imprécise avec la colonie proprement dite du Sénégal » (1).

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les Pionniers du Soudan*, p. 302.

Sur trois faces de ce parallélogramme, nous étions entourés :

1° Par Ahmadou (Etats de Nioro et Ségou), avec lequel nous avons signé le traité de Gouri;

2° Par Samory (rive droite du Haut-Niger et du Tinkisso), avec lequel nous avons signé le traité de Bissandougou, négocié par la « mission du Ouassoulou » ;

3° Par Aguiboun, chef du Dinguiraye, et le grand almamy du Fouta-Djallon, Ibrahima Sory, qui, par traité avec le capitaine Oberdorf et le lieutenant Plat, s'étaient soumis à notre influence.

« Nous possédions une bonne ligne de forts sur le Haut-Sénégal : Bakel, Médine, Bafoulabé, Badumbé. »

A partir de Kita, c'était un triangle sérieux de résistance dont le sommet était le fort de Kita, le Niger en constituant la base avec les deux forts de Bamako et Siguiri. Les côtés de ce triangle étaient renforcés : celui de Kita - Bamako, par le fortin de Koundou; celui de Kita - Siguiri, par le fortin de Niagasolla; celui de Bamako - Siguiri, par la petite redoute de Kamgaba (1888).

SECTION VII.

LE COLONEL ARCHINARD (1888-1893).

Au colonel Gallieni succéda le colonel Archinard qui, déjà, comme capitaine sous le colonel Desbordes, avait construit Bamako. Il garda le commandement pendant cinq ans, de 1888 à 1893, et il détermina l'expansion du Soudan français.

Il eut comme buts essentiels d'abord de briser la puissance des deux sultans noirs : Ahmadou, fils d'El-Hadj-Omar, roi du Ségou, qui frappait d'interdit les grandes routes commerciales du nord par Ségou et Nioro, et Samory, almamy du Ouassoulou, qui était d'autant plus dangereux qu'il entretenait des relations avec les Anglais de Sierra Leone, le soutenant d'ailleurs contre Tieba.

En atteignant ces deux buts, Archinard avait l'inten-

tion non pas de s'étendre, mais au contraire de pouvoir se restreindre.

Ensuite, il voulut l'obligation pour tous de rester en paix entre eux.

CAMPAGNE 1888-1889.

Passant à l'exécution dans une première campagne, il débarrassa sa ligne de ravitaillement de Koundian sur le Bafing, citadelle avancée des Toucouleurs vers le Bambouk, au moyen d'une colonne qui partit de Bafoulabé au début de février 1889.

La colonne d'assaut fut brillamment enlevée le 18 février par le capitaine de Fromental et surtout le sous-lieutenant Marchand qui entra le premier dans la citadelle. Cette opération eut un grand retentissement parmi les indigènes.

En même temps, pour prendre des gages de sécurité contre Ahmadou et faciliter le ravitaillement des canonniers, le lieutenant Morin allait occuper, en amont de Koulikoro, le pont de Nyamina, acquis en 1883 par traité signé, le 21 février 1889, à Niako (1), avec Samory qui nous reconnaissait en toute propriété les territoires de la rive gauche du Niger au sud de Tankisso.

Sur ces entrefaites, Archinard alla passer de courtes vacances en France, où il eut le plaisir de trouver, auprès de M. Eugène Etienne, un soutien et un réconfort essentiellement opportuns.

CAMPAGNE DE 1889-1890.

Faite contre Ahmadou, elle détermina, le 6 avril 1890, la prise de *Ségou*, capitale du roi, citadelle de l'Islam, centre de la résistance aux progrès de l'influence française dans le Haut-Sénégal et dans la boucle du Niger.

Cet événement, qui eut un retentissement énorme dans tout le Soudan et amena la disparition des Toucouleurs, se passa sans difficultés. En effet, l'assaut fut mené presque sans coup férir par 742 combattants de bonne

(1) Au nord-est de Bissandougou et de Sanankoro, au sud-ouest et tout près de Keniéra.

troupe, une section de 95, une section de 80, 2 sections de 4 R. de montagne. La garnison toucouleure s'enfuit dès les premiers coups de canon, le fils d'Ahmadou en tête. L'expédition avait surtout exigé un gros travail de préparation. Et, après son succès, elle eut l'avantage de recueillir le fameux trésor de Ségou, signalé par Mage.

On s'empara avec la même facilité de Koghé et de Dougonou, autres citadelles toucouleures au nord-est et au sud-est.



Expéditions Colonel ARCHINARD 1889-90 et 1890-91.

Il n'en fut pas de même de Ouassébougou qui inquiétait les confins occidentaux du Bellédougou dont les habitants bambaras nous reprochaient de n'avoir, depuis dix ans, rien fait pour leur indépendance. La défense des Toucouleurs y fut acharnée. Ce fut une défense à la Sarragosse. Celle-ci se continua toute la nuit suivante par un combat de rues. Il y avait des réduits de défense devant chaque porte. Le lendemain, quand le chef Bandiougou-Diara vit qu'il allait être pris dans sa demeure, il se fit sauter avec les siens. Mais quelques groupes isolés tinrent encore une nouvelle nuit. Personne ne voulait se rendre et les femmes elles-mêmes offraient une résistance farouche à l'assiégeant. Finale-

ment, la colonne française avait perdu plus de la moitié de son effectif (26 avril 1890).

Malgré tout, l'effet moral de la prise d'Ouassébougou fut considérable. Samory, en particulier, fut atterré des défaites d'Ahmadou.

Il aurait fallu que nous pussions continuer à avancer avec la même rapidité. Mais « si on gardait le Soudan, on le boudait ». Et la période de conquête fut déclarée terminée, du moins d'après la sous-commission, présidée par l'amiral Vallon, d'une Commission du Haut-Fleuve, créée à Paris par M. Etienne, sous-secrétaire d'Etat aux colonies. On accorda simplement que la sécurité de nos établissements exigeait une colonne et quelques postes. Alors, le prince Auguste d'Aremberg fonda le Comité de l'Afrique française pour agir sur l'esprit public, démontrant que le Soudan n'était pas un simple prolongement de notre colonie du Sénégal, mais formait les premières assises d'un nouvel empire. De fait, en 1890, le territoire du Haut-Sénégal devint le Soudan français.

Poussé par le fanatisme, Ahmadou cependant continua la lutte. Il voulut attaquer le poste de Bafoulabé. Mais il fut repoussé avec de grandes pertes. Le surlendemain, 2-3 juin 1890, le capitaine Ruault le culbuta complètement au beau combat de *Kalé* (1), où nous eûmes 43 tués et blessés sur un effectif de 124 hommes.

D'autre part, dans le village de Diala et de Bougourou, les Toucouleurs avaient allumé des incendies et commis des atrocités en coupant des jarrets et des avant-bras, crevant des yeux, coupant des têtes. C'est pourquoi, le commandant Archinard alla prendre le gros village de Koniokary (2), refuge de tous ceux qui avaient trahi notre cause, et derrière les remparts duquel le lieutenant Valentin, deux mois après, soutint brillamment l'assaut de 10.000 Toucouleurs.

CAMPAGNE 1890-1891.

Ahmadou s'était réfugié à Nioro. Dès la fin de 1890, le colonel Archinard décide de prendre, et prend effecti-

(1) Sur le Bakhoy entre Bafoulabé et Badumbé.

(2) A l'est de Kayes.

vement, le 1^{er} janvier 1891, le village de Nioro. Ahmadou s'enfuit dans le désert.

Mais le commandant Archinard juge le moment opportun de détruire le royaume de Kaorta. Il le fait en des combats brillants.

Puis, nommé colonel, il marche sur Ségou à travers le Bélé Dougou.

Cependant le Baninko se révolte. On est obligé d'attaquer sa capitale, Diéna. Celle-ci se défend aussi bien que Ouassébougou l'année précédente, mais nous en avons plus facilement raison parce que nous disposons de plus de monde. Elle succombe, le 24 février 1891, après un combat mémorable où, de notre côté, s'illustrent plus particulièrement le capitaine Marchand, le capitaine Klobb, chef d'état-major, les lieutenants Sentaric et Laperrière, le caporal Birama, le fama Bademba. Après quoi, la colonne parcourt tout le Baninko, et revient le 8 mars à Nyamina.

Ensuite, établissant un royaume de droit légitime le 11 avril 1891, Archinard fait fama de Ségou, Mari Diara, héritier des rois bambaras de Ségou.

Pour augmenter sa sécurité du côté de Ségou, il en partage en deux le *royaume* confié jusqu'alors au fama Bodian. Les territoires du Saro et du Monipé, et les villes de Sansanding et *Sokolo* sont attribués en suzeraineté à Mademba. Intelligent, brave, dévoué, il avait mérité la croix de la Légion d'honneur.

Sous les ordres du colonel Desbordes, il avait posé le réseau télégraphique, il avait pris part aux campagnes, et avait été blessé. On lui avait fait connaître ses droits et ses devoirs. Il s'engageait à « gouverner ses provinces comme les noirs aiment à être gouvernés, mais avec un esprit de justice, d'humanité et de désintéressement qui place le bonheur des peuples au-dessus des satisfactions personnelles de ceux qui gouvernent ».

D'autre part, grâce au capitaine Quiquandon, qui, pendant dix mois, vécut à ses côtés, et fit même colonne avec ses bandes armées, nous sommes en excellents termes avec Tléba, roi de Sikasso, qui défait en septembre une colonne de gens de Kinian et soumet les villages de

Koulila et Loutana, pour mettre ainsi son pays à l'abri de tout coup de main pendant son absence.

On avait commencé par entamer des pourparlers avec Loutana assiégé, avec Kinian et Koulila. Kinian, malgré les conventions, envoie au secours de Loutana une colonne expéditionnaire qui est écrasée. Koulila fait sa soumission, ainsi d'ailleurs que Loutana qui oppose une résistance farouche. Plutôt que de se rendre, les défenseurs assomment leurs enfants et s'égorgent mutuellement. Fantoni, le chef, s'enfonce de désespoir un couteau dans le ventre.

La colonne rentre à Sikasso, le 21 septembre, pour permettre à Quiquandon de se reposer et n'en repart que le 2 octobre pour l'attaque de Kinian. Cette ville ne se rend qu'après cinq mois de siège, nous ayant tué 162 hommes et nous en ayant blessé 1.038. Après quoi, la mission rentre à Ségou.

Ainsi le colonel Archinard a atteint son but : assurer sa tranquillité du côté du Ségou et du Kaorta et porter tout son effort contre Samory.

Précisément celui-ci continue à s'agiter. Archinard, en conséquence, quitte Nyamina, le 10 mars 1891, et occupe, le 7 avril 1891, la ville de Kankan, évacuée et brûlée par les troupes de Samory.

Nous arrivons à prendre Bissandougou, mais il faut l'évacuer le jour même et nous sommes ramenés jusqu'à Kankan.

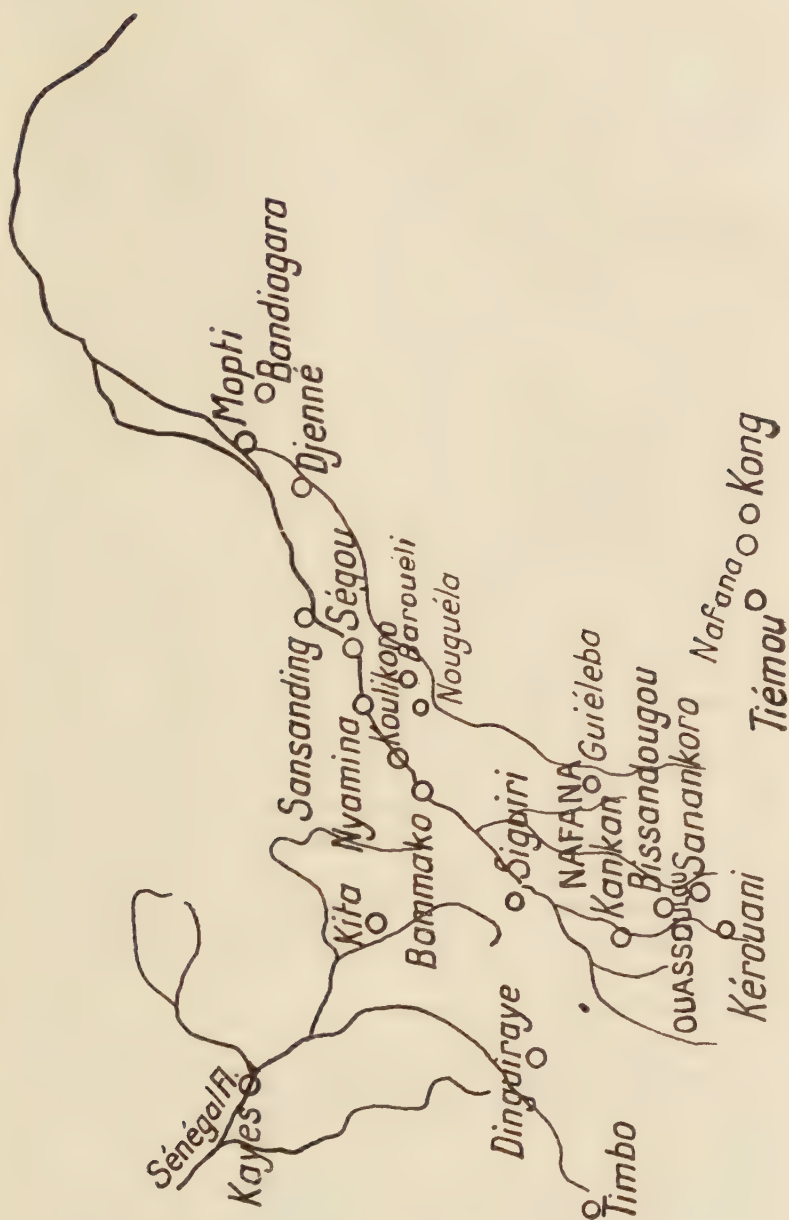
Alors, le colonel Archinard, très gravement malade, doit quitter la colonne et rentrer en France, et l'on ne fait plus, jusqu'à l'automne suivant, que quelques petites opérations autour de Kankan.

SECTION VIII.

LIEUTENANT-COLONEL HUMBERT (1891-1892).

CAMPAGNE DE 1891-1892.

Samory, qui avait été rejeté dans le sud et le sud-est par le colonel Archinard, rêvait de reprendre les contrées perdues et d'en conquérir de nouvelles vers l'est.



Expéditions du lieutenant-colonel HUMBERT (1891-92).

Il avait, pour cela, des possibilités supérieures à toutes celles qu'il avait eues jusqu'à ce jour. Ses sofas étaient armés de fusils à tir rapide (fusils 1874, fusils gras, fusils chassepot 1866 transformés par les forgerons de Samory pour tirer la cartouche métallique) et étaient largement approvisionnés par les commerçants anglais de Sierra Leone, que leur gouverneur encourageait dans ce sens. Par contre, l'administration du cercle de Nioro constitue le premier escadron de spahis soudanais et la première compagnie de tirailleurs soudanais.

Le commandant de la flottille des canonnières reçoit du lieutenant-colonel Humbert l'ordre de « faire flotter sur le Niger quatre ou six embarcations à faible tirant d'eau pouvant naviguer presque toute l'année, alors que les deux canonnières *Le Niger* et *Le Mage* calaient trop pour la saison sèche » (1).

Le colonel Humbert et sa colonne, bien défavorisés par la fièvre jaune et la peste bovine, partis de Kayes le 21 novembre 1891, parviennent le 6 janvier à Kankan. Lorsqu'il marchera de nouveau sur Bissandougou avec 1.004 combattants dont 144 Européens, 2.084 non combattants et 338 animaux, il rencontrera un ennemi résolu, supérieur en nombre et bien armé.

Humbert pourra reprendre Bissandougou. Il pourra s'emparer aussi de Kérouané et Sanankoro, la deuxième capitale du Sultan, mais il aura fallu livrer quinze combats dans un pays difficile : d'abord le combat de Sana, dès le 10 janvier 1892; puis, un double combat très violent au Sombi-Ko et au Diaman-Ko. Il aura également fallu subir, jusqu'à la fin, l'épidémie mentionnée plus haut.

Le 20 avril 1892, la colonne rentre à Siguiri. La défaillance de Tiéba a été tout à fait fâcheuse. Les capitaines Marchand et Péroz ont pour mission de l'inciter à marcher avec nous contre Samory, mais ils n'y réussissent pas.

A ce sujet, certains reprochent à Marchand « de n'avoir pas réduit Tiéba à la manière enveloppante de Quiquandon ». Quant à Péroz, Tiéba lui donne bien vite à

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les Pionniers du Soudan*, p. 258.

comprendre que sa visite est aussi inutile qu'inopportune.

Samory, qui a de réelles qualités de commandement, qui sait choisir judicieusement ses positions et varier son dispositif sur le terrain même du combat, qui a maintenant des sofas bien armés et tout dévoués à sa personne, reste irréductible. Il lâche le pays pied à pied, mais non sans l'avoir préalablement dévasté, tandis qu'une autre partie de ses troupes lui conquiert et lui organise de nouvelles contrées vers l'est, c'est-à-dire tous les pays à l'extrême limite des régions bambaras y compris la haute vallée de la Sassandra.

Dès que le lieutenant-colonel Humbert s'est retiré en avril 1892, en laissant des garnisons à Sanankoro et Bissandougou, Samory redouble d'efforts et, prenant lui-même le commandement d'une colonne, il conquiert la province de Nafana, arrive aux sources du Bandama, et assure ainsi la liaison entre les troupes qu'il a confiées à son lieutenant Sébouka au sud et les contingents du Kabadougou au nord.

Ne nous livrant à l'ouest qu'une faible étendue dévastée, Samory a, au contraire, acquis à l'est, des contrées vastes et riches.

Heureusement, avant son départ, le lieutenant-colonel Humbert a pu « envoyer le chef d'escadron G. Bonnier à Ségou avec les pouvoirs les plus étendus pour rétablir l'ordre » (1).

G. Bonnier quitte Bamako le 13 mai 1892 à la tête d'une compagnie. Il traverse le Niger à Koulikoro, arrive devant Baroueli, livre le combat de Nougoula, atteint Ségou le 15 juin, retrouve le lieutenant Marchand et le docteur Grall, et entre à Sansanding le 24 juin 1892.

Puis, grâce à l'appui des spahis, tout habillés de bleu, — et appelés pour cela spahis bleus de Sansanding, — qui viennent d'être rapidement instruits par Mademba, il s'empare, après un assaut acharné, de Doséguéla. Il quitte Sansanding le 11 juillet, non sans y avoir laissé le capitaine Guittard et une petite garnison. Traversant Ségou, il arrive le 25 août à Kayes d'où il s'embarque

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les Pionniers du Soudan*, p. 265.

pour la France, ayant ainsi fait dans le Guéniékalary et le Sansanding une campagne des plus fructueuses pour le prestige de nos armes.

Mais, malgré le succès de G. Bonnier, ces troubles ne laissent pas d'inquiéter le Parlement et l'Administration coloniale. Le lieutenant-colonel Humbert les attribue sans hésitation à ce qu'il nomme l'action intempestive d'Archinard contre Samory, ne comprenant pas la situation définie d'un mot par le général Mangin : « Il est plus facile de garder le Tout que la Partie ».

Archinard, en conséquence, demande et obtient de revenir comme commandant supérieur au Soudan pour y rétablir une situation qu'il aurait compromise. Il évince ainsi la candidature du colonel Gallieni.

En même temps, il obtient pour le Soudan l'autonomie administrative et militaire totale. Il réunit ainsi dans sa main tous les pouvoirs civils et militaires.

Au même moment, M. Delcassé définit notre politique du Soudan. « Nous avons atteint et peut-être dépassé la limite que Faïdherbe avait assignée à notre expansion au Sénégal; nous avons franchi le Niger; je crois qu'il serait bon maintenant de s'arrêter... Notre politique au Soudan sera donc d'organiser et de développer notre administration. » Vis-à-vis de Samory, il suffisait de couper ses communications avec Sierra Leone et ses approvisionnements.

En conséquence, le colonel Archinard reçoit la mission de procéder à l'organisation administrative et économique tandis que, sous sa haute autorité, le lieutenant-colonel Combes est chargé des opérations militaires contre Samory.

SECTION IX.

LIEUTENANT-COLONEL COMBES (1892-1893).

DOUBLE CAMPAGNE AVEC LE COLONEL ARCHINARD.

Ainsi, pendant que le lieutenant-colonel Combes poursuivait Samory, Archinard faisait, de son côté, une promenade de pacification et d'inspection dans le Kaorta, puis dans le Ségou et le Mamiankala.

Le colonel Archinard avait donné comme mission au lieutenant-colonel Combes :

1° De nettoyer la région qui s'étend entre le Milo et le Niger; de créer un poste à Farana sur le Niger, d'occuper Erimankono;

2° De couper les communications de Samory avec la colonie anglaise de Sierra Leone;

3° De lui donner la poursuite.

Le lieutenant-colonel Combes s'acquitta parfaitement de sa tâche. Admirable entraîneur d'hommes, il fit ac-



Campagne du lieutenant-colonel COMBES (1892-93)

complir un tour de force à ses tirailleurs et spahis. Il alla jusqu'aux frontières du Nafana et s'empara de Guélaba.

Malheureusement, Samory fuyait devant nous, pour

occuper des territoires organisés par ses détachements quasi-précurseurs, tout en emmenant les populations des territoires que nous venions de lui enlever.

Ainsi, Samory fut coupé de Sierra Leone, mais il fut rejeté vers Kong, ce qui lui ouvrit les marchés de la côte libérienne, lui permit d'établir des communications avec les commerçants anglais du Gold Coast, lui fit atteindre les lignes du Bandama pour la Côte d'Ivoire, ce qui déterminera l'expédition de 1894-1895.

La tâche du colonel Archinard fut particulièrement difficile contre Ahmadou, car celui-ci, profitant de ce qui lui restait de force et de prestige, nous faisait attaquer au nord de Sansanding et à l'est de Ségou, et cherchait à liguer contre nous tous les chefs musulmans noirs influents qui étaient nos voisins, les chefs du Manianka, El-Hadj-Bougouni, Tiéba, Samory.

Pour lutter contre Tiéba, Archinard lui envoya le commandant Quiquandon, qui avait résidé chez lui en 1890-1891, et qui avait su gagner son amitié. Quiquandon sut lui faire comprendre d'abord que son intérêt était d'être avec nous, ensuite qu'il devait abjurer la religion musulmane pour se convertir au catholicisme. Mais lorsque Quiquandon arriva à Sikasso le 2 février 1893, il apprit que Tiéba était mort depuis le 26 janvier 1893 et que son frère Babamba lui avait succédé. Celui-ci fit beaucoup de difficultés pour se laisser rassurer par Quiquandon sur les intentions de la colonne Archinard.

La prise, sans trop de difficultés, du village de Kantiéri nous assura la pacification du Minianka. Elle fut suivie de la prise de Dienné, le 11 avril 1893, qui nous coûta, elle, un gros effort et de nombreuses pertes. Le 17 avril, la colonne fut à Mopti. Fin avril, quand la colonne arriva devant la ville de Bandiagara, celle-ci était déjà abandonnée.

Quant à Ahmadou, il avait fui vers l'est. Il avait demandé asile au sultan de Sokoto qui le reçut à Mey Koulfi où il mourut en 1898.

Et ses Toucouleurs s'éloignèrent vers l'est, comptant se rassembler sur les bords du Nil Blanc.

Ainsi Archinard avait fait disparaître les restes de la domination toucouleure sur le Niger.

D'autre part, nous installions Aguibou comme roi de Macina sous notre contrôle, nous consolidions Mademba dans la possession de Sansanding, et nos canonnières circulaient librement sur le Niger et le Bani, tandis qu'étaient créés les cercles de Bakel, Kayes, Bafoulabé et Kita directement administrés par Kayes, et que le Soudan était divisé par le colonel Archinard en quinze cercles, répartis en trois régions.

De plus, des missions topographiques et scientifiques parcouraient la colonie. Kayes était doté d'une école et le chef de bataillon du génie Joffre étudiait le prolongement du chemin de fer de Kita au Niger.

Le colonel Archinard, fatigué et malade, était obligé de laisser le commandement supérieur par intérim au lieutenant-colonel Combes.

Le sous-secrétaire d'Etat aux colonies, M. Delcassé, furieux des articles de presse sur la marche vers le Macina, marche qu'il avait cependant formellement interdite, ne pensait qu'à infliger une punition exemplaire au colonel Archinard qui l'exécutait.

Mais ce dernier, tenu dans la plus haute estime par le général Borgnis-Desbordes, inspecteur général permanent de l'artillerie au Ministère de la marine, et Sadi-Carnot lui-même, put éviter la sanction.

Le lieutenant-colonel Combes, malade à son tour, fut remplacé, dans l'intérim du commandement supérieur, par le lieutenant-colonel Bonnier. Et c'est à lui que le colonel Archinard écrivit pour donner des indications qu'il avait déjà, d'ailleurs, soumises au sous-secrétaire d'Etat, au sujet de l'emploi des canonnières sur le Niger.

Celles-ci « resteraient chargées des voyages vers Tombouctou et de l'exploration de tous les marigots et lacs qui communiquent avec le Niger en aval de Ségou » (1).

Il lui faisait connaître ensuite ceci : « Le général Borgnis-Desbordes a émis l'avis que personne n'aille à Tombouctou cette année, et qu'en tout cas, si quelqu'un devait y aller, ce serait le commandant Brisse, commandant

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les Pionniers du Soudan*, p. 456.

la région de Ségou. Le général n'admettrait que Brisse aille y mettre une garnison qu'autant qu'on serait, à l'avance, aussi certain que possible qu'il n'y aurait pas d'autres difficultés que celles de la route et que nous arriverions là, comme un sac de bonbons sur une table, certains de faire plaisir à tout le monde » (1).

Quant au lieutenant de vaisseau Boiteux, commandant des canonnières, Archinard lui disait : « Vos instructions se résument en ceci :

» 1° Rester mouillé à Mopti tant que la situation dans le Maciné l'exigera;

» 2° Escorter vers Tombouctou les chalands de Djenné après vous être entendu avec le capitaine Gautheron, et dans la limite que vous croirez possible;

» 3° Construire des chalands pouvant porter deux tonnes, aussi nombreux que vos moyens vous permettront de le faire » (2);

4° Ne s'occuper d'aucune question politique. Ne passer aucun traité. Se confiner à un rôle purement militaire.

Pendant ce temps, M. Delcassé relevait, sans le prévenir, le colonel Archinard de son commandement qui allait être pris par le lieutenant-colonel Bonnier.

SECTION X.

LIEUTENANT-COLONEL E. BONNIER.

COMMANDANT JOFFRE (1893-1894).

C'est alors que se fit la conquête de Tombouctou. Ce fut toute une histoire. Après le Français René Caillé, l'Anglais Gordon Laing, et les Allemands Barth et Oscar Léna, isolés européens, le lieutenant de vaisseau Caron, de la flottille du Niger, était entré officiellement en 1887 à Tombouctou. Malgré des cadeaux, il n'avait pu s'entendre avec les nomades, lui répondant astucieusement

(1) Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 459.

(2) *Ibid.*, p. 465.

qu'ils dépendaient du sultan du Marrakech. La situation des commerçants indigènes sur le Niger restait toujours aussi précaire.

En 1889, apparaissait le bateau du lieutenant de vaisseau Jaime qui, cette fois, tirait le canon vers Koura.

En avril 1893, nous conquérions Djenné et Bandiagara. « Les commerçants indigènes de Djenné voyaient



Expéditions BONNIER (1893-94).

leur négoce arrêté. Tombouctou était la place complémentaire de la leur avec le triptyque Tombouctou entrepôt des produits du Nord, Djenné entrepôt central d'échange, et Ségou entrepôt des produits du Sud. Bandiagara était un centre politique de commandement pour les Peuhls » (1).

Sur ces entrefaites, le 5 août 1893, le lieutenant-colonel Bonnier partait de Bordeaux pour Dakar. C'était,

(1) *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, nov. 1934, p. 658.

d'après le général Borgnis-Desbordes, le plus beau et le plus brave soldat qu'on ait jamais connu. De Kayes, il écrivait, le 11 septembre 1893, au commandant Brisse, au sujet de Tombouctou : « Notre rôle doit consister à ne pas nous engager ». Brisse mort fut remplacé par Joffre, qui arriva, le 29 novembre 1893, à Ségou.

Le colonel Archinard avait laissé au lieutenant-colonel Bonnier le problème suivant : « Interrompre l'avance, c'était laisser sombrer la vie commerciale et pastorale et ruiner une immense région allant de Djenné à Tombouctou; se retirer et rendre le pays aux déprédations des conquérants noirs que nous avons refoulés, c'était nous ramener promptement au Sénégal... Enfin, les habitants paisibles de la région de Tombouctou, commerçants et sédentaires cultivateurs, appelaient notre occupation sous le manteau, mais avec insistance ».

Il était donc plus difficile de différer que d'effectuer l'occupation de Tombouctou. Ou alors le Gouvernement aurait dû l'interdire d'une manière formelle et nette.

Le lieutenant de vaisseau Boiteux, déjà commandant de la flottille sous les ordres du colonel Archinard, était renseigné peut-être mieux que quiconque par ses voyages en aval.

« Pour aider le commerce local et en atténuer la misère, des caravanes par voie d'eau étaient organisées, sans escorte d'abord, puis, à la demande des intéressés, avec escorte; Boiteux avec sa flottille et ses laptots devait y pourvoir. Les conseils et les instructions ne lui étaient pas ménagés à cette occasion. Au cours d'un de ses voyages, il parvint devant Kabara; les habitants se mirent sous sa protection. Pris dans l'engrenage, les renseignements reçus de Tombouctou lui paraissant favorables, il jugea opportun de se jeter dans la ville, le 12 décembre 1893, en franchissant, sans coup férir, la distance qui l'en séparait... » (1).

Il fut bien accueilli des noirs, mais non des Touareg qui terrorisaient la région.

Or, à ce moment, l'organisation des territoires faisait

(1) *Bulletin du Comité de l'Afrique française*. Nov. 1934, p. 658.

d'énormes progrès. Le rail s'acheminait vers le Niger. Le lieutenant-colonel Bonnier était occupé à châtier Samory, qui nous inquiétait, à 100 kilomètres à l'est de Bamako, car il était en train de ravager le Ouassoulou et d'assiéger Ténétou. Bonnier l'avait attaqué, défait et avait même failli le capturer. Après quoi, il avait créé un poste à Bougouni, et était entré à Ségou, cependant que le commandant Richard nettoyait la région de Mousamoridougou.

Mais le lieutenant de vaisseau Boiteux était parti sans ordre avec sa flottille à Tombouctou.

Tombouctou était restée la cité mystérieuse au point que l'on citait les Européens qui avaient pu y pénétrer et en revenir. Boiteux, avec une folle insouciance, et poussé par une ardente imagination, y était entré... Bonnier s'inquiéta à juste titre de sa position aventureuse.

Force lui fut de lâcher Samory pour voler au secours des imprudents marins.

Il part de Ségou le 26 décembre 1892 et se porte sur Tombouctou avec une flottille de grandes pirogues, tout en dirigeant sur la rive gauche du Niger une colonne qui doit le rejoindre par Sokolo et Goundam, sous les ordres du chef de bataillon Joffre, qu'on a été obligé d'enlever à la construction de son chemin de fer du Soudan. C'est dans l'après-midi du 26 décembre, quelques heures après le départ du lieutenant-colonel Bonnier, qu'arrive à Ségou le premier télégramme du gouverneur Grodet, qui annonce sa prise de fonctions. Bonnier continue sa marche sur Tombouctou, en s'appuyant sur ce que l'ordre de rentrer à Ségou était annulé s'il y avait nécessité de repousser une agression. Sur ces entrefaites, le 28 décembre 1892, le second de Boiteux, l'enseigne de vaisseau Aube, est massacré entre Tombouctou et Kabara, port de Tombouctou. Laissé à la garde des canonnières, il avait été attaqué par les Touareg et, se lançant à leur poursuite, il avait été tué avec un second-maître et 18 laptots. Apprenant cette triste nouvelle, Bonnier se hâte, arrive à Kabara, court de Kabara à Tombouctou où il trouve Boiteux, à qui il inflige une punition très grave.

Puis, il envoie une dépêche au gouverneur Grodet pour le mettre au courant de tous ces événements.

On est sans nouvelles de la colonne de Joffre. Mais la colonne Bonnier est surprise au petit jour à Tacoubao où elle campe, entre Goundan et Tomboutou, et elle est entièrement massacrée le 15 janvier 1894.

Ce n'est que le 9 février 1894 que le chef de bataillon Joffre arrive à la rescousse. Il est chargé du commandement supérieur de Tomboutou.

Il le garde jusqu'au 10 juillet 1894, date à laquelle la mobilité et l'esprit offensif de nos troupes ont réduit les diverses tribus.

Mais son successeur, le colonel Ebener, ne peut faire preuve de beaucoup d'activité. Un ordre du 11 août 1894, en effet, interdit d'exécuter, sans autorisation préalable, toute action militaire pour un autre but que celui de repousser une agression. Il s'ensuit que nos ennemis augmentent de force et d'audace et qu'il faudra, pour rendre à Tomboutou sa sécurité, entreprendre à nouveau des opérations à grande envergure.

Le malheureux Soudan traverse alors une mauvaise période. L'opinion publique, en France, ne veut plus entendre discuter que de pénétration pacifique. « On parlait de missions économiques allant proposer aux chasseurs d'esclaves de renoncer à leur fructueux commerce; nous avons pris trop de territoires. Il fallait s'arrêter. »

« La politique des missions a eu un déplorable résultat : la tâche qui leur a été confiée, dépassant leurs moyens d'action, les a forcées à sortir de leur rôle. Quelques officiers ont alors levé des troupes et, ne pouvant leur donner rien qui ressemblât à une organisation régulière, leur ont promis le pillage avec toutes ses conséquences. D'où la mission Voulet-Chanoine... Je n'en dirai pas davantage. J'ajoute que l'économie budgétaire mise en avant se traduit par une dépense : après la prise de possession, il fallut envoyer des troupes d'occupation dont l'effectif aurait pu être moindre si elles étaient arrivées avec le prestige de la victoire » (1).

(1) MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, p. 202.

A Kayes, capitale du Soudan, arrive un gouverneur civil qui donne l'ordre à Joffre de construire une véritable muraille de Chine (chemise triangulaire) englobant Tombouctou, son port Kabara, à 12 kilomètres de la ville, et Goundam à 120 kilomètres dans l'Ouest. Joffre n'en a pas besoin. Il maintient l'ordre par de nombreuses petites colonnes nouvelles. Après quoi, il s'en va. Le gouverneur civil a également l'initiative d'arrêter pendant plusieurs mois la construction de la voie ferrée Kayes - Niger. Son passage à Kayes est néfaste à tous points de vue.

SECTION XI.

L'ADMINISTRATION DU COLONEL DE TRENTINIAN.

Ce gouverneur civil, heureusement, fut remplacé par le colonel de Trentinian qui fut un organisateur parfait à tous les points de vue.

« Mais il fallait aussi continuer la pénétration parce qu'il est plus difficile de conserver la partie que le tout » (1). Cette maxime resta toujours vraie.

Tiéba, qui, grâce au capitaine Quiquandon, avait été notre allié contre Samory, s'était détaché de nous, et le lieutenant Marchand qui avait succédé à Quiquandon nous signalait ses allures désormais suspectes. Son frère Bademba avait même renvoyé le successeur du lieutenant Marchand et commencé les hostilités.

Le capitaine Morisson, qui, au mois de janvier 1898, avait été envoyé à Sikasso auprès de Bademba pour essayer de le ramener à nous, avait failli être tué.

Le colonel Audéoud dut, le 15 avril 1898, avec ses 1.200 hommes, s'emparer de sa capitale Sikasso, ville de 35.000 habitants, que défendaient 10.000 sofas, non sans avoir livré un assaut de quarante-huit heures, appuyé par des canons de 95 à obus chargés de mélinite. Sikasso passait, aux yeux des noirs, pour imprenable.

Samory est très frappé de notre succès. Poursuivi par une colonne qui, sous la direction du commandant Pi-

(1) MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, p. 204.

neau, descend sur Kong, il se trouve fermé, à l'est et au nord, et s'enfuit dans la direction du sud-ouest en bordure de la grande forêt impénétrable peuplée d'anthropophages. Il divise son armée en trois groupes. Ses guerriers, ainsi d'ailleurs que les populations qu'il traîne après lui, commencent à donner des signes de lassitude.

Il est traqué par les colonnes du commandant de Lartigue qui prend Doué, situé à 60 kilomètres au sud de Touba et que vient de quitter Samory. Celui-ci, d'après les déserteurs et les habitants, commence à être à bout. On apprend qu'il va passer le Diougou ou Haut-Cavally.

Le lieutenant Welfell surprend son campement à N'go (1) et le capitaine Gouraud fut mis à sa poursuite avec une petite colonne de 200 tirailleurs qui prend sa piste, franchit le Diougou sur un tronc d'arbre, marche vers le sud-est, puis vers le nord-est la nuit sous des pluies équatoriales, presque continuelles dans un terrain alternativement marécageux et rocheux, au milieu des cadavres en putréfaction, et arrive à Guélérou (2) où Samory s'est arrêté. Le capitaine Gouraud donne l'ordre de ne pas tirer un coup de fusil. Il aborde le camp par l'ouest. Les tirailleurs bondissent sur l'Almamy qui est enfin capturé par la section du lieutenant Jacquin. « A une heure, la favorite Sorankégné, suivie des trois cents femmes et des trois cent vingt enfants de l'Almamy, vient faire sa soumission : les plus jeunes fils de huit à quatorze ans, remarque le capitaine Gouraud, forment un petit groupe qui a fort bon air » (3).

Finalement, Samory, le conquérant qui avait vu des populations tremblantes à ses genoux et « que les noirs, s'ils eussent connu l'histoire, auraient comparé à Napoléon, a trouvé son Sainte-Hélène au Gabon, dans l'île de l'Ogooué sur laquelle il avait été relégué » (4).

Sa capture amena une soumission et une détente générales, qui permit à la France de poursuivre son œuvre de paix sur toutes les contrées que, pendant quinze ans, Samory avait ruinées et dépeuplées.

En outre, le général de Trentinian avait obtenu de

(1) A l'ouest de la Sassandra, au sud de Bissandougou.

(2) Entre N'Go et la Sassandra.

(3) MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, p. 204.

(4) Lieutenant-colonel BARATIER : *A travers l'Afrique*, p. 53.

Paris l'autorisation de faire occuper le Mossi, centre de la boucle du Niger, ce qui permit de réunir nos possessions du Soudan, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey et de couper la route aux entreprises anglaises qui s'avançaient de la côte. A l'aide des colonels Audéoud, Lamary et Vimard, il affermissait nos droits dans la boucle du Niger. Il faisait des opérations autour de Tombouctou (1895) et dans l'aval de Tombouctou (affaire du Rhergo, colonnes Goldschen, Klobb, colonnes Klobb et Craw, 1898-1899). Ces magnifiques résultats territoriaux complétaient ainsi très heureusement la remarquable œuvre d'organisation déjà accomplie par le général de Trentinian.

Un poste fut fondé à Gao en 1899, d'autres plus à l'est jusque vers Zinder. La partie nord de la boucle fut occupée de même. Enfin, en 1903, les Touareg Oulliminden se soumettaient définitivement. Dans l'intérieur du Soudan, de décembre 1909 à février 1910, la colonne du commandant Cazeaux mit fin à l'insurrection des Habés.

SECTION XII.

VUE D'ENSEMBLE RÉTROSPECTIVE SUR CETTE VOIE DE PÉNÉTRATION SÉNÉGAL - HAUT-NIGER.

Comme conclusion de l'étude que nous venons de faire sur cette voie de pénétration par l'Atlantique, nous pouvons dire que nos troupes, dans leur progression, rencontrèrent les pires difficultés.

ORGANISATION DES CAMPAGNES.

Saint-Louis était à ce moment-là le siège du gouvernement de nos possessions — rivières du sud comprises — et, pour y arriver, on devait s'embarquer à Bordeaux, sur les navires des Messageries maritimes, et débarquer à Dakar, afin de prendre des bateaux de faible tirant d'eau, pouvant transporter jusqu'à Saint-Louis et beaucoup plus en amont, mais jamais au delà de Médine. Rares étaient les navires de commerce de haute mer qui pouvaient arriver jusqu'à Saint-Louis.

Il fallait ensuite, et surtout, tenir compte de la crue du Sénégal dont nous avons vu le régime au chapitre du climat. Ces considérations d'ailleurs permettent de comprendre pourquoi les campagnes militaires étaient toujours à cheval sur deux années :

Ainsi, le temps de séjour des officiers et hommes de troupe du Soudan était d'environ vingt mois, se décomposant comme suit :

Octobre-novembre 188x = arrivée;

Décembre 188x - *avril* 188x + 1 = opérations militaires ou de ravitaillement et travaux;

Hivernage 188x + 1 = en garnison. Arrivée de troupes fraîches;

Décembre 188x + 1 - *avril* 188x + 2 = campagne en collaboration avec les troupes fraîches;

Avril-mai 188x + 2 = relève.

Au total, le temps de séjour colonial normal dans le Haut-Fleuve allait d'octobre 188x à mai 188x + 2 (1).

D'autre part, les indigènes qui s'opposaient à notre pénétration étaient en assez grand nombre. Ils comprenaient 10.000 fantassins et 5.000 cavaliers. Ils avaient à leur disposition des lances, des sabres, des poignards, des arcs et des flèches, souvent empoisonnées, puis des fusils à pierre ou à piston, et enfin des fusils à tir rapide fournis par les Anglais de Sierra Leone. Ils les acquéraient en échange d'or, d'ivoire, d'animaux ou d'esclaves. En outre Ahmadou et Samory eurent une cavalerie nombreuse.

Les effectifs réguliers qui ont assuré notre progression au Soudan contre ces indigènes n'ont jamais dépassé quelques centaines de combattants. Ils ont dû leurs succès continuels à : 1° « la très grande mobilité relative et la discipline de nos colonnes compactes »; 2° notre armement supérieur qui a compris des fusils Gras, des Kropatschecks, modèle 1884; des Lebel, modèle 1886; des canons rayés de 4 centimètres de montagne, puis de 65 millimètres, puis de 80 millimètres, des canons-revol-

(1) D'après Jacques MÉNIAUD : *Les pionniers du Soudan*, p. 56.

vers Hotchkiss de 37 millimètres, et enfin, en 1889, une section de 95 et un mortier de 15 centimètres.

Nos colonnes n'ayant pas le temps de faire le siège des villes fortifiées battaient en brèche un mur de l'enceinte à la fois pour faire un passage aux assiégeants et pour permettre aux assiégés de fuir par les autres côtés.

Les fortifications étaient, soit en épais murs de terre crénelés, surmontés, aux angles, de tours pour les veilleurs, soit en pierres maçonnées.

Nos combattants étaient essentiellement recrutés parmi les indigènes, surtout sénégalais. Plus tard, on fera également appel aux services des travailleurs marocains et chinois.

Les tirailleurs et les spahis indigènes avaient généralement femmes et enfants qui partageaient, dans la mesure de leurs moyens, les travaux et les fatigues de la campagne. Ils étaient souvent fauchés par les rigueurs du climat, la dysenterie, et des épidémies de fièvre typhoïde et surtout de fièvre jaune.

Les chevaux étaient généralement achetés en Algérie, en Espagne, dans le sud de la France, au Poitou. Quelques-uns étaient d'origine soudanaise.

Il y avait aussi beaucoup de mulets et d'ânes en service. Tous ces animaux souffraient très souvent des piqures de mouches tsé-tsé et des épidémies.

Il fallait également se préserver des abeilles sauvages et des embrasements de la savane s'avancant « avec une rapidité foudroyante, comme une tempête déchaînée de feu et de fumée ».

Il n'y avait nulle part des routes. Au milieu de la brousse et des hautes herbes étaient tracés seulement des sentiers et des pistes qui, en outre du débroussaillage, nécessitaient, pour leur entretien, des travaux de terrassement considérables. Encore étaient-ils interrompus, pendant l'hivernage, par la disparition des ponts et la formation des marais. Les transports se faisaient par convois de pirogues ou d'animaux de bât. Il y avait également de petites voitures Lefebvre, chargées de 250 à 300 kilogrammes, attelées par des mulets, et dont les caisses métalliques, assemblées par quatre, constituaient

des bacs sur lesquels on transportait, d'une rive à l'autre des cours d'eau, les bagages, les canons et les munitions.

Les difficultés furent grandes pour la construction de la voie ferrée. Pour la main-d'œuvre, nous l'avons vu, on dut, au cours des premières années, faire appel à des Marocains et à des Chinois. Des parties du tracé traversaient des régions marécageuses où la voie s'affaissait au passage des trains. Les traverses étaient de mauvaise qualité, et en nombre insuffisant. On ne possédait que des rails rectilignes et les courbes de la voie étaient remplacées par des lignes brisées qui faisaient dérailler souvent locomotive et wagon. On dut, à l'instigation du colonel Gallieni lui-même, faire remplacer la voie de 1 mètre existant entre Kayes et Bafoulabé par une voie de 0 m. 60, et continuer, en voie de 0 m. 60, le chemin de fer de Bafoulabé à Kita.

Plus tard, l'artillerie de marine étant numériquement insuffisante, on fit appel au corps du génie; on fut amené à faire ce même chemin de fer en voie de 1 mètre, et, dans l'hiver de 1892, le chef de bataillon du génie Joffre procéda à l'achèvement du tracé de Kita à Bamakou. « Le chemin de fer atteignait Koulikoro, sur le Niger, le 10 décembre 1904. »

Enfin, l'établissement des communications même télégraphiques se heurta à de très nombreux obstacles.

Tout d'abord, ce ne fut pas sans mal que la ligne télégraphique de Bakel put atteindre Bamako par Médine (remplacé plus tard par Kayes plus régulièrement accessible) et Bafoulabé. En effet, les isolateurs, les vis et les fils étaient lourds à transporter. Les fils servaient quelquefois à faire des traits pour les attelages ou des ponts pour jeter au-dessus des marigots.

D'autre part, les ouragans ravinaient le sol aux pieds des poteaux, lorsque ceux-ci n'étaient pas renversés et brûlés par les habitants du Fouta sénégalais, menés par Abdoul-Boubakar. Il fallut des colonnes expéditionnaires pour les mettre à la raison.

Enfin les éléphants et les girafes entraînaient les fils avec leurs têtes. Le 27 décembre 1885 seulement, l'on put communiquer pour la première fois entre Bama-

kou et Paris par Saint-Louis, la baie d'Yof, Ténériffe et Cadix.

Dans ces progrès constants vers l'intérieur du pays, tous les chefs de colonne ont tendu leurs efforts successifs vers le même but. Ce but avait été comme défini en un testament sacré par Faidherbe. Celui-ci « avait senti peser sur lui, dans sa résidence de Saint-Louis, tout le poids de cet immense hinterland qui s'étendait en latitude, dans un monde alors à peu près inconnu... Comme ceux de nos Croisés qui voulaient toujours aller « plus oultre », le « maître de Saint-Louis », le Borom N'Dar, fut toujours hanté par la nécessité de relier le Sénégal à cet hinterland dont il n'est que le rebord occidental » (1).

Après le Haut-Sénégal et le Haut-Niger, c'est la Boucle surtout qui les a attirés. Mais tous n'ont pas employé la même méthode, et il semble intéressant de faire apparaître les contrastes et les oppositions. Ainsi Gallieni n'a pas eu, croyons-nous, la même mentalité que les autres. Il a été surtout un homme du Fouta et du Haut-Niger où il était un véritable potentat. C'est ce qui ressort de la lecture de l'ouvrage publié par le lieutenant-colonel Messal (2). « A Bakel, dit A. Le Chatelier (3), j'ai pénétré enfin dans le sultanat du colonel Gallieni sur le territoire du Haut-Fleuve en voie de création administrative. Avec la côte, le contraste est des plus frappants... L'autorité n'est pas un mythe; j'en ai fait moi-même l'expérience. Alors que je parlais de Bakel, une dépêche du commandant par intérim à Kayes a prescrit d'arrêter mon bateau et de le mettre « en lieu sûr » parce que mon passage n'avait pas été annoncé. J'ai dû télégraphier au gouverneur, au colonel Gallieni et n'ai reçu que dix-huit heures après l'autorisation de continuer ma route. A mon arrivée à Kayes, le décor était changé : commandant d'une amabilité exquise, dépêche plus aimable encore du colonel Gallieni, mais la formule est

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 129.

(2) Lieutenant-colonel MESSAL : *La genèse de notre victoire marocaine : un précurseur A. Le Chatelier*, pp. 80 à 100.

(3) *Ibid.*, pp. 95-96.

cependant : « Débrouille-toi et ne nous gêne pas ». Aussi me débrouillerai-je. »

On s'aperçoit même que son arrivée n'a pas été vue d'un très bon œil dans le territoire du Haut-Fleuve quand on lit ce qu'il écrit plus loin (1) :

« On ne saurait être plus aimable en paroles, en lettres, en télégrammes chez tous les représentants de l'autorité; mais, dès que je demande à entreprendre quoi que ce soit, il se présente comme par hasard difficultés sur difficultés, politiques ou autres, qui s'y opposent. Je gêne en réalité bien des gens... »

« ...On trouve mauvais, note-t-il (2), qu'un étranger vienne glaner ici et voie de trop près ce qui s'y passe... Aujourd'hui, le colonel Gallieni commande en maître du Niger à l'Atlantique. »

D'ailleurs, dans toute cette pléiade de grands coloniaux qui nous ont valu cet immense empire, Gallieni s'est fait remarquer par des façons d'agir tout à fait particulières. Certes, pour lui, « le parti le plus énergique » était « toujours le meilleur », ainsi qu'il l'écrivait, en mai 1880, après Dio et en poursuivant sa marche sur Ségou. Mais, il a été surtout un administrateur ondoyant, souple, très personnel, et dévoré d'ambition créatrice, offrant un contraste absolument frappant avec le colonel Combes si farouche et brutal que Samory, sous peine de mort, défendait aux sofas de prononcer son nom tant ce nom seul les remplissait d'effroi. Bien plus, aujourd'hui encore, les populations du Haut-Niger répètent souvent le proverbe : « Combes y a pas bon », ou l'adjectif : « le terrible Coumbo ».

Par ailleurs, des hommes comme Archinard ont laissé sur cette terre d'Afrique une trace ineffaçable et y ont été nimbés, semble-t-il, d'une véritable auréole. A telle enseigne que des ouvrages comme celui de J. Méniaud font toute l'histoire de la conquête par rapport à lui. C'était, dit P. Deloncle (3), un homme qui, par sa valeur

(1) Lieutenant-colonel MESSAL : *La genèse de notre victoire marocaine ; un précurseur*, A. Le Châtelier, p. 96.

(2) *Ibid.*, p. 98.

(3) P. DELONCLE : *L'A. O. F.*, p. 162.

morale, par sa sagesse, et sa clairvoyance politique comme par sa bravoure, par son bonté comme par son prestige, était qualifié pour devenir l'instrument de ces destins (de l'Afrique et de la France) ».

Et Borgnis-Desbordes écrivait de lui dans son rapport sur la campagne de 1883 : « Toujours debout, donnant à chacun l'exemple du travail, surveillant avec le plus grand soin le personnel nombreux qui nécessite la rapidité forcée des travaux, très habile à se passer des outillages qui manquent, très ingénieux pour confectionner ce qui est indispensable, le capitaine Archinard est certainement l'officier de la colonne qui a rendu les plus grands services » (1).

Il avait fait sien le principe préconisé par le général Daumas pour l'Algérie : « Il fallait être maître partout, sous peine de n'être en sécurité nulle part. »

Nous venons de donner une appréciation seulement sur les grands chefs. Or, les subalternes aussi ont été pour la plupart d'une trempe peu ordinaire.

Ainsi, Mangin s'est affirmé déjà dans ces expéditions comme le plus allant des guerriers. Venant d'être blessé, il en a fait part à son père : « Ton sang a arrosé une fois de plus les terres lointaines, mon cher papa. Il a bien coulé à cet assaut de Diéna, et par trois blessures. J'étais plein d'orgueil en le voyant sur cette brèche-là tel qu'il avait été sur celle de Zaatchâ (allusion à la conduite héroïque de son oncle, Louis-Eugène Mangin, colonel du 3^e zouaves, à la prise de Zaatchâ) et bien heureux de la joie que tu aurais d'apprendre qu'il n'avait pas dégénéré dans mes veines » (2).

Il s'est fait connaître également déjà comme un caractère indépendant, se faisant une gloire de se voir infliger trente jours d'arrêts par le gouverneur Grodel pour ne pas s'être prêté à altérer la vérité suivant ses fantaisies.

Quant à Klobb, il a été étourdissant de brio et, quoique

(1) P. DELONCLE : *L' A. O. F.*, p. 165.

(2) P. DELONCLE : *L' A. O. F.*, p. 172.

avant tout officier d'état-major, c'est toujours lui qui a été le premier sur la brèche.

Mais quelle qu'ait été la méthode employée, quels qu'aient été les exécutants, des efforts surhumains et une persévérance sans bornes nous ont été nécessaires pour obtenir le succès par le Sénégal et le Haut-Niger. Nous allons voir maintenant que notre accès au Soudan à partir du golfe de Guinée a été encore plus difficile.

CHAPITRE V.

LA MARCHÉ A L'INTÉRIEUR DU PAYS PAR LE GOLFE DE GUINÉE (1875-1904).

SECTION I.

GÉNÉRALITÉS.

En étudiant l'expansion du Sénégal, nous avons vu comment, sous l'ancien régime, la Compagnie des Indes y apparut et comment elle en disparut. Nous tentâmes de nous installer soit aux îles Bissagos, soit à Sierra Leone.

A ce moment-là, le privilège du commerce, au delà de Sierra Leone, fut donné à la Compagnie « de la Côte d'Or et de Guinée » qui s'installa en 1687 à Assinie (Côte d'Ivoire) jusqu'en 1705, date à laquelle la place fut abandonnée devant une attaque hollandaise.

Cent ans après le début de cette première installation, on en esquissa une deuxième. En 1786, de Gorée, on alla fonder sur la Côte de l'Or le poste d'Amokou, puis, plus tard, sur la Côte de l'Ivoire, à l'embouchure du Bendama, un poste au cap Lahou.

La Révolution nous vit abandonner complètement ces établissements où nous ne devions guère revenir que bien plus tard.

En somme, dans nos modestes établissements de la Côte d'Ivoire et du Dahomey actuel, nos positions consistaient plutôt en « droits historiques » que d'ardentes rivalités étaient toujours prêtes à périmer contre nous. Les établissements de la Côte occidentale étaient d'un caractère surtout commercial, et le Sénégal n'y intervenait guère qu'en cas de troubles.

En 1827, Roger acquiert l'île de Diogné, à l'embouchure de la Casamance. Les 24 mars et 1^{er} avril 1827, nous obtenons par traités avec les indigènes les empla-

cements qui permettront en 1836, à Malavoix, commandant de Gorée, de créer un poste à Carabane, un à Sédhïou et l'autre à Diambéring, ces deux derniers au sud de Carabane.

Après quoi, pour réparer les vexations des indigènes à l'égard de nos commerçants, nous obligeons par traité les habitants du Rio Nunez à reconnaître notre souveraineté. Nous leur imposons le poste de Boké et nous faisons une exploration de la Mellacorée où nous créons finalement le poste de Benty.

En 1851, nous nous installons au Rio Pongo et, en 1857, à la rivière Kitafini, dite encore Rio Cassini, et nous créons dans la région le poste de Boffa, destiné à mettre à la raison le roi du Rio Pongo qui reçoit des subsides du gouvernement anglais en même temps que du nôtre.

Enfin, le 28 novembre 1865, nous devenons propriétaires de la région de Victoria grâce à un traité conclu avec Youra, roi des Nalous.

C'est à partir de cette situation que les Rivières du Sud doivent aider, dans la mesure de leurs moyens, la colonie du Sénégal à envahir le Soudan.

Pendant la guerre de 1870-1871, nous évacuons la Côte d'Ivoire, où nous ne pouvons maintenir que notre influence, et encore grâce à un de nos représentants, résident officieux à Grand-Bassam.

SECTION II.

DÉBUTS DE NOTRE ÉTABLISSEMENT SUR LA CÔTE OCCIDENTALE.

De 1870 à 1890, nos établissements de la Côte occidentale prennent un merveilleux essor et vont donner naissance à trois colonies : la Guinée française, la Côte d'Ivoire, le Dahomey. Leur formation est due surtout à l'initiative des commerçants dont l'effort heureux détermine l'intervention officielle et la conquête effective, qui, bien plus, *tend à rejoindre dans la boucle du Niger l'arrière-pensée de nos possessions sénégalaises.*

Nous sommes incités à progresser le plus vite possible par suite de la compétition qui s'est ouverte entre nous et les Anglais d'une part, entre nous et les Allemands d'autre part, et de la tendance à s'affranchir, manifestée par des chefs du pays avec lesquels nous avons déjà depuis longtemps signé des traités.

Dès 1879, *les sources du Niger* sont recherchées d'abord par Zweifel et Moustier, deux agents de la Société marseillaise Verminck, empruntant l'itinéraire par la Rokelle et Falaba. Ils les découvrent au mont Tembi.

En même temps, le *pays de Timbo* est exploré par de Sanderwall qui suit la ligne de partage des eaux entre le Rio Nunez et le Rio Pongo, obtient par un traité le droit d'établir des comptoirs et une voie ferrée avec la main-d'œuvre nécessaire.

En 1876, au *Rio Pongo*, le colonel Couard signe un nouveau traité de protectorat avec le roi John Catty.

D'ailleurs, le cercle du Rio Pongo sera définitivement constitué par les traités signés en 1884 et 1885.

En 1884, au *Rio Nunez*, M. Bayol renouvelle, avec le vieu roi Youra, le traité de 1865 nous cédant le terrain compris entre le marigot de Caxiope et celui de Ropas.

Le 12 mai 1886, le PORTUGAL reconnaît de son côté nos droits sur le Rio Nunez et le Rio Componi.

En 1885, 1887 et 1889, au *Dubréka*, par traités successifs, nous obtenons Tumbo « en tous biens et toute propriété ».

Le 24 décembre 1885, l'ALLEMAGNE reconnaît nos droits sur les territoires situés entre la rivière de Brasnaya et l'île Tumbo, ainsi que sur cette dernière.

En 1887, nous sommes amenés à occuper l'emplacement de la ville actuelle de Conakry. C'est là le seul moyen d'anéantir une prétention inattendue des Anglais qui, sous prétexte que la presqu'île de Tumbo est une île à marée haute, affirment qu'elle fait partie du groupe des îles de Los, et, par conséquent, appartient à la Grande-Bretagne.

Enfin, le pays de *Mellacorée* est pacifié par une petite expédition française.

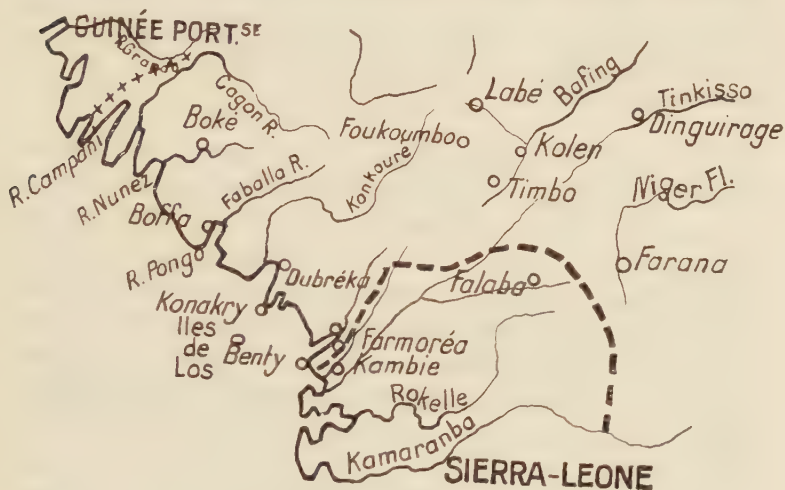
Quant à Timbo, le docteur Bayol y arrive en 1881 et

parvient à signer avec l'Almamy un traité de protectorat qui fait tomber toutes les prétentions anglaises et portugaises.

C'est à ce moment-là que le *Fouta-Djallon* est exploré, appelé « suisse africaine » par ce docteur.

Mais, à partir de 1880, Sanderwall transforme le Fouta-Djallon à notre profit. Sorti en 1864 de l'Ecole centrale des arts et manufactures, il découvre la théorie de la « roue en tension ». Après une brillante conduite pendant la guerre de 1870-1871, il s'inspire « des études de Marey sur le vol des oiseaux, il établit et il expérimente une théorie du vol plané qui est de cinquante ans en avance sur les recherches actuelles ».

Attiré par les pays inconnus, il écrit en 1875 : « Il ne me reste plus qu'à me jeter aux flancs de la Chine en m'emparant du Tonkin ou prendre l'Afrique à revers en m'emparant du Fouta-Djallon » (1). C'est ce qu'il fait.



Dès 1880, de Sanderwall devient le véritable roi du Fouta-Djallon, levant une armée et battant monnaie, grâce à son influence sur l'Almamy et tous les notables. Il met en fuite notre ennemi Bokar Biro et empêche Goldsbury, le gouverneur des établissements britanniques de la Gambie, d'établir le protectorat anglais sur

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 232.

le Fouta-Djallon qui est placé, au contraire, sous le protectorat français le 4 juillet 1881. Car Brière de L'Isle dépêche le docteur Bayol pour sanctionner officiellement au profit de la France les droits officiels acquis par Sanderwall.

« Olivier de Sanderwall a « l'incontestable mérite d'attirer l'attention du Gouvernement français sur l'importance du Fouta-Djallon, comme voie commerciale nécessaire entre la côte et le Haut-Niger, et sur l'intérêt que présentent pour la colonisation le climat de cette haute région, la fécondité de cette terre... » (1).

Le Fouta-Djallon est fouillé encore davantage à partir de 1886 par la voie du Sénégal, suivant un projet antérieur de Faïdherbe.

Comme Faïdherbe, Gallieni est convaincu de la grande valeur hydrographique, économique et politique du Fouta et, dès le début de sa campagne de 1887-1888, il cherche à affirmer notre protectorat sur cette région en reliant nos postes du Sénégal et du Niger à ceux des Rivières du Sud.

En fait, nos territoires acquis et occupés sont délimités officiellement par des conventions passées avec l'ANGLETERRE en 1882, avec l'ALLEMAGNE en 1885, avec le PORTUGAL en 1886, enfin avec l'ANGLETERRE encore en 1889 pour la frontière entre la Côte d'Ivoire et la Gold-Coast.

Au cours de l'année 1888, Gallieni qui — nous l'avons vu — a pour le Fouta-Djallon une prédilection marquée, envoie dans cette région deux missions : l'une politique (mission Oberdorff Plat), l'autre militaire (mission Audéoud).

Le nouveau chef des Nalou, Nina Satifou, est, pour son insolence, destitué et interné.

D'autre part, le docteur Ballay, remplaçant le docteur Bayol, commence aussitôt à créer Conakry, puis on se préoccupe d'assurer la pénétration économique au moyen d'une voie ferrée.

Notre occupation du Fouta-Djallon, jusque-là simple-

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 232.

ment diplomatique, devient effective. Nous donnons le pouvoir spirituel sur le pays à Baba Àlimou, remplaçant Aimard Bademba incapable. Nous nous en réservons l'administration effective après l'avoir partagé en cercles.

En 1897-1898, nous n'avons à enregistrer rien de particulier comme avance. Il faut tout de même mentionner, au Fouta-Djallon, des troubles fréquents provenant des rivalités des grandes familles et du déclin de leurs anciennes prérogatives.

En 1889, commence la construction du chemin de fer.

En 1900, au moment de la grande épidémie de fièvre jaune du Sénégal, le docteur Ballay est appelé au gouvernement général et est remplacé en Guinée française par son plus fidèle collaborateur, M. Cousturier, qui continue à Konakry sa politique.

Porto-Novo, avec l'avènement à Porto-Novo en 1874 du roi Toffa, subit à nouveau, sur la demande même de ce roi, le protectorat français. Il vit ce protectorat réglé par le décret du 14 avril 1882.

Dans les fonctions de résident à Kotonou et à Porto-Novo, un officier supérieur remplaça l'employé de commerce bénévole qui avait opéré jusqu'à ce jour.

La frontière entre le Togo et le Dahomey fut établie officiellement par la CONVENTION FRANCO-ALLEMANDE du 24 décembre 1885, et le Dahomey fut délimité tout entier par l'ARRANGEMENT FRANCO-ANGLAIS du 10 août 1889.

Quant à *Kotonou*, sa situation restait à préciser. Nous n'avions pas profité de la cession que, en 1868, le Dahomey nous en avait faite, et nous fûmes astreints à confirmer ce premier accord par le traité du 19 août 1878, qui n'empêcha d'ailleurs pas le roi de Dahomey, Gléglé, soutenu par nos rivaux allemands et portugais, de nous créer des difficultés pour son occupation.

En 1887, de nombreux incidents fâcheux survenant entre nos indigènes et ceux qui dépendaient des Anglais, le directeur des Affaires politiques, M. Victor Ballot, fut envoyé par le gouverneur du Sénégal pour les régler. Il devait devenir le créateur véritable du Dahomey.

« Le 21 novembre 1889, la mission Bayol était reçue à Abomey avec un grand étalage de puissance. On la convie à des cérémonies fétichistes, et, si elle refuse d'assister à des sacrifices humains, elle doit, pour pénétrer chez le roi, le 1^{er} décembre, passer entre deux petits monticules de sable qui portent dix-huit têtes d'hommes fraîchement coupées. Le lendemain, elles étaient remplacées par seize autres » (1).

Ces difficultés devinrent bientôt une franche hostilité. Gléglé envahit et dévasta le territoire de Porto-Novo, malgré l'intervention amiable du docteur Bayol.

Quand le prince Kondo, devenu le roi Béhanzin, eut remplacé Gléglé décédé, il attaqua Kotonou après avoir fait prisonniers et amené à Abomey le Père Dorgère, Van de Pavord et cinq Français résidant à Ouïdah. M. Ballot avait bien envoyé de Kotonou à Porto-Novo de l'artillerie et des munitions. Mais, au cours du combat commencé à sept kilomètres de Porto-Novo, nous dûmes battre en retraite tout en conservant la formation en carré.

Il fallut une démonstration navale et l'intervention du missionnaire Dorgère auprès de Béhanzin pour amener celui-ci à signer le 3 octobre 1890, à Ouïdah, un traité par lequel, en échange d'une rente annuelle de 20.000 francs, il reconnaissait notre protectorat sur Porto-Novo, et nous accordait le droit d'occuper définitivement Kotonou. Ceci ne l'empêcha pas, d'ailleurs, de nous attaquer une deuxième fois en 1892.

En effet, les Dahoméens se mirent à opérer des razzias chez les Ouetchi. Puis ayant, grâce à nos libéralités, acheté des fusils modernes et des munitions, ils détruisirent plusieurs villages de Porto-Novo et même tirèrent sur la canonnière *Topaze* qui portait M. Ballot.

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 252.

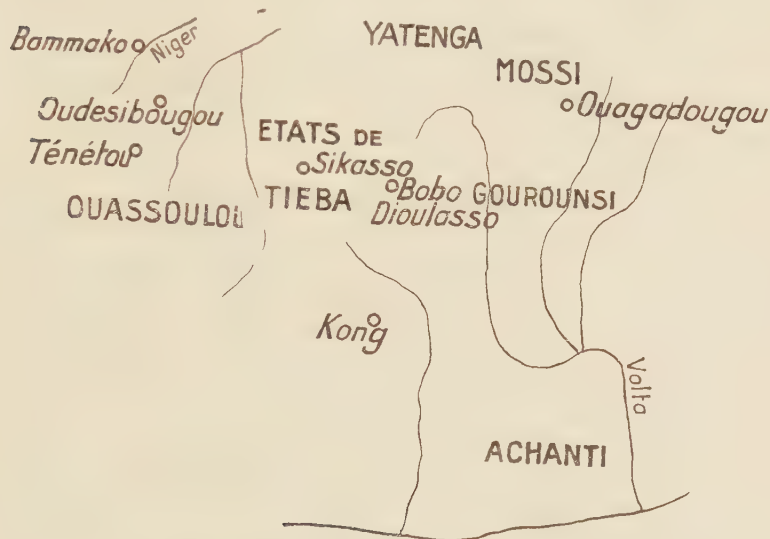
SECTION III.

DÉBUTS DE LA RIVALITÉ FRANCO-ANGLAISE AU NIGER
ET EXPLORATION DE LA BOUCLE.

C'est en 1841 et 1842 que le Bas-Niger nous vit apparaître.

Mais, en 1879, c'était une Compagnie anglaise qui avait déjà monopolisé le commerce du delta. Les essais de concurrence d'une Compagnie française dite « de l'Afrique équatoriale » ne furent pas couronnés de succès.

Le comte de Sémallé, en 1880, et le commandant Motteï, en 1883, essayèrent de s'établir, mais en vain.



Voyages du capitaine BINGER dans la boucle du Niger.
Débuts de la rivalité franco-anglaise au Niger et exploration de la boucle.

La Compagnie anglaise prit ombrage des accords signés par la Compagnie française avec les indigènes et se fit investir par son gouvernement, le 10 juillet 1885, et le 16 juillet 1886, de privilèges qui écrasèrent la Compagnie française abandonnée à elle-même.

Les factoreries françaises, ruinées par les bas prix des marchandises anglaises, durent être vendues à leurs concurrentes.

Et au Bas-Niger, il n'y eut plus que la National Afri-

can Compagny qui, le 10 juin 1890, prenait le nom de Royal Niger C^{ie}.

Parallèlement, le Gouvernement britannique profitait du succès de la Compagnie anglaise pour en faire état à la Conférence africaine, à laquelle assistèrent quatorze grandes puissances, à Berlin, du 15 novembre 1884 au 26 février 1885. A cette conférence furent, entre autres choses, réglées la valeur des conventions passées avec les chefs noirs et la réalité des « annexions au pinceau » sur les cartes. Ainsi l'action française était brisée au Bas-Niger.

Mais, par d'autres voies, celle du Fouta-Djallon et celle du Sénégal et du Haut-Niger, elle faisait de considérables progrès. Déjà, des canonnières françaises s'approchaient de Tombouctou. L'Angleterre émue voulut à tout prix enrayer notre avance. Elle affirma avec force que la Compagnie anglaise « Royal Niger Company » avait fait d'énormes progrès.

Elle finit ainsi, sinon par le croire elle-même, du moins par le faire croire aux Français qui consentirent à délimiter les zones d'influence, et naturellement l'Angleterre s'approprià à cette occasion, par la DÉCLARATION FRANCO-ANGLAISE DU 5 AOÛT 1890, une zone d'influence bien supérieure à ce qu'elle était réellement, à tel point que la limite méridionale, fixée d'abord à Say, fut ramenée à Ilo par une NOUVELLE CONVENTION SIGNÉE EN 1898.

Le 27 juillet 1899, fut voté, par la Chambre des Communes, un crédit de 865.000 livres sterling pour le rachat du privilège de la Compagnie à charte qui fut dissoute. La colonie britannique de la Nigéria fut créée.

EXPLORATION DE LA BOUCLE.

Cependant, nos colonnes du Haut-Sénégal venaient de nous faire entrer définitivement dans le bassin du Niger. Dès que nous fûmes solidement installés à Bamako, nous n'eûmes plus qu'un désir : organiser la navigation sur le Niger et atteindre Tombouctou.

C'est alors que commencèrent, de notre part, une série d'opérations qui eurent pour origine l'exploration faite,

de 1887 à 1889, par le lieutenant Binger, bientôt capitaine. Celle-ci détermina notre emprise sur les régions situées à l'intérieur de la Boucle.

Jusqu'à cette date, Barth n'avait donné des renseignements que sur le pays au nord de la Boucle.

Et le seul Européen qui était entré dans la Boucle, l'Allemand Gottlob Adolf Krause, et qui avait d'ailleurs réussi à traverser Dienné, Bandiagara, Douentza, le Mossi, le Gourounsi et Kintampo, n'avait pu faire parvenir en Europe les renseignements concernant son voyage.

Ce fut Binger qui révéla ces régions au monde civilisé. Il partit, le 3 septembre 1887, de Bamako. Il fut très gêné dans sa marche par la rivalité de Samory et de Tiéba, mais arriva tout de même le 20 février 1888 à Kong. Il y fut très bien reçu et en repartit peu de temps après pour faire un circuit qui lui fit connaître les villages de Bobo-Dioulassou, Ouaghadougou et Salaga et le ramena à Kong. Il eut à supporter des vicissitudes de tout genre, mais put, grâce à son ingéniosité et à sa connaissance parfaite du dialecte « mandé », d'abord, placer le pays de Kong sous notre protectorat, ensuite nous rapporter des renseignements très précieux qui modifièrent profondément nos connaissances sur la géographie de la Boucle.

Finalement, il quitta Kong et rencontra Treich-Laplène, venu à sa rencontre, quand il se dirigeait sur Grand-Bassam, où il prit le bateau du retour.

L'année suivante, un voyage du docteur Crozat à travers le pays Mossi complétait la randonnée de Binger.

SECTION IV.

LES PROGRÈS DE NOS COLONIES CÔTIÈRES.

GUINÉE FRANÇAISE.

La formation de la *Guinée* française a surtout un caractère administratif et diplomatique.

Cette période de l'histoire de la Guinée est tout parti-

culièrement confuse : « Dans chaque petit Etat, écrit M. André Arcin, les partis, mettant à profit la rivalité de la France et de l'Angleterre, se déclarent Français ou Anglais pour les besoins de leur cause. »

Certes, en 1881, la colonne Pons y triomphe d'Abdoue Boubakar. Mais, ce qu'il y a de plus admirable dans cette histoire, c'est l'inauguration par le docteur Ballay d'une politique indigène remarquable s'apparentant beaucoup à « la main de fer dans un gant de velours ».

Au cours de ces opérations, notamment en Haute-Guinée, il faut signaler, hélas ! la méprise de Ouarina (23 décembre 1893), au cours de laquelle, en faisant la reconnaissance du même pays, Français et Anglais se prennent pour des ennemis et s'entre-tuent.

Le docteur Ballay crée véritablement la colonie nouvelle. Grâce à lui, est accomplie l'œuvre diplomatique principale de cette période qui est le tracé de la frontière entre la Guinée française et la colonie anglaise de Sierra Leone par LES ARRANGEMENTS DU 26 JUIN 1891 ET 21 JANVIER 1895. Il faut également noter l'action politique exercée au Fouta-Djallon par les missions de M. de Bukmann et de M. Alby.

Quant à l'œuvre d'exploration de la région, elle est remarquable.

LA CÔTE D'IVOIRE.

Elle devient une colonie d'avenir, grâce à Treich-Laplène, qui fait d'abord des opérations très fructueuses et surtout très rapides, car « il n'y a pas une minute à perdre pour devancer les Anglais », et qui, avec des subsides infimes, transforme complètement les quelques comptoirs remis à sa garde.

Il fonde un comptoir à Assinie, et place le royaume de l'Abram, la ville de Bondoukou, et le royaume de Kong sous le protectorat français. La pénétration au cœur de la colonie, dans le bassin du Bandama, est amorcée en 1893 par les capitaines Marchand et Manet. Ils prennent comme point de direction Tiassalé, clef d'accès du Baoulé, et utilisent la voie fluviale en même temps que la route terrestre partant de Dabou.

Les difficultés de pénétration sont plus grandes à partir de la Côte d'Ivoire parce que les diverses tribus indigènes sont particulièrement hostiles.

Elles ont peur, en effet, qu'on les frustre du monopole des transactions entre le Baoulé et le Grand-Lahou.

D'autre part, « la forêt équatoriale épaisse, dangereuse, difficilement accessible, forme une redoutable barrière à toutes nos tentatives et un merveilleux abri à toutes les résistances ».

C'est ainsi d'abord qu'en août 1891 sont assassinés deux commerçants français, MM. Voituret et Papillon, qui s'enfoncent un peu imprudemment à l'intérieur; ensuite que, le 11 mai 1891, nos troupes sont obligées de livrer un grand combat près du village de Toussé. Par



Les progrès de nos colonies côtières
Côte d'Ivoire.

là, nous sommes amenés, pour notre tranquillité et notre sécurité, à passer une série de traités avec les principaux chefs indigènes.

D'ailleurs, nous signons des traités plus importants, celui du 8 décembre 1892, qui fixe LA FRONTIÈRE DE NOTRE CÔTE D'IVOIRE AVEC LA RÉPUBLIQUE DE LIBÉRIA, ceux du 26 juin 1891 et du 12 juillet 1893 qui marquent sa DÉLIMITATION AVEC LES POSSESSIONS ANGLAISES.

Malheureusement, l'existence même de la colonie se trouve menacée par un fait nouveau excessivement grave. Son arrière-pays est envahi par Samory et ses bandes refoulées par nos vigoureuses attaques du Soudan français. Du Soudan à la Côte d'Ivoire, on voit opérer les missions Blondiaux-Hostains, Wolffell-Mangino, Hostains-d'Ollonne.

La colonne Monteil, concentrée à Tiassalé, a beaucoup de peine à se ravitailler et à se frayer un passage à travers la forêt.

Samory va se voir assurer trois années de pillage par la résolution du nouveau Ministre des colonies, M. Chautemps, de mettre fin à nos opérations.

En 1898, se produit une rébellion des habitants de l'Assikasso, qui est péniblement réprimée. Elle a été fomentée par des indigènes du territoire anglais, venus dans l'Indénié et l'Assikasso pour exploiter le caoutchouc des forêts, et mécontents de ce que le gouverneur de la Côte d'Ivoire veut empêcher l'exode de ces produits vers les marchés britanniques.

C'est ensuite du côté de Dabou qu'il faut réprimer des troubles.

Par ailleurs, on songe à construire un wharf à Grand-Bassam, puis un fort en eau profonde dans la lagune Ebrié, à Abidjan; enfin, une voie ferrée d'Abidjan à Dimbroko, à travers la forêt.

En août 1899, M. Delafosse réprime, à Toumodi, une révolte causée par la répression du pillage. Avant 1900, la Côte d'Ivoire a pu reconquérir son arrière-pays, enfin délivré des menaces de Samory par l'action vigoureuse de nos troupes du Soudan. Le décret de dislocation du 17 octobre 1899 lui donne la région d'Odienné, Kong et Bouna.

En 1900, le chef-lieu de la colonie est transféré de Grand-Bassam à Bingerville moins soumis aux épidémies de fièvre jaune.

La pacification est terminée par la suite, mais non sans des difficultés spéciales provenant de ce que l'ennemi résiste par fractions complètement diluées à nos troupes, obligées de se frayer un chemin à travers la redoutable forêt tropicale. C'est ainsi que, de 1901 à 1903, s'effectuent les opérations des colonels Aymerick et Colonna d'Istria; en 1905, celle du colonel Basselère chez les Agbas.

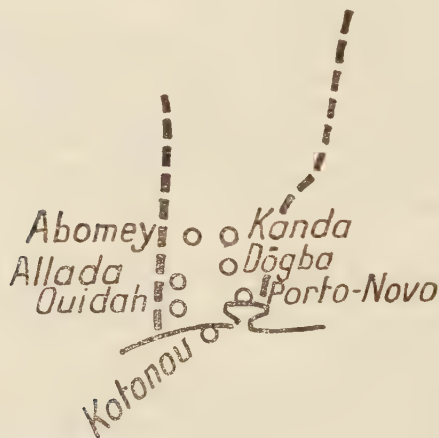
La mission Thomann, en 1903, commence l'expansion dans le Haut-Sassandra. Mais, en 1906, se produit la révolte de Daloa et l'assassinat de M. Lecœur. La colonne

Chasles en 1907, la colonne Metz en 1908, et la colonne Noguès, en 1909, continuent les opérations qui semblent se terminer avec la révolte et la soumission, en 1910, des Abbeys. MM. Ponty et Angoulvant font exécuter avec méthode leur programme de pacification.

Il y a encore à mentionner d'autres opérations de police : celles qui sont exécutées en Gambie contre Fodé Kaba en 1901, en Guinée contre les Coniaguis en 1902-1904, et en Haute-Gambie contre Bagaya en 1908.

DAHOMEY.

Au Dahomey, nous avons vu comment, malgré le traité du 3 octobre 1890, Béhanzin reprend délibérément la lutte contre nous en mars 1892, après avoir acquis quatre canons et cinq mille fusils dans les firmes allemandes de Ouidah, et obtenu de l'Allemagne des instructeurs militaires.



Les progrès de nos colonies côtières
Dahomey.

« J'ai tant d'hommes, dit-il, qu'on dirait des vers qui sortent des trous. Je suis le roi des Noirs et les Blancs n'ont rien à voir à ce que je fais. » En même temps, après avoir pris des otages, il masse 4.000 hommes devant Kotonou, 4.000 devant Porto-Novo, 2.000 entre Ouidah et Savi, 2.000 à Allada et 4.000 en réserve à Abomey.

Non sans de nombreuses hésitations, la marche sur Abomey est décidée. Le commandement de la colonne expéditionnaire est confiée au colonel Dodds qui, déjà en 1891, a mené une campagne victorieuse contre Abdoul-Boubakar dans le Fouta sénégalais, et qui prend, avec les pouvoirs civils et militaires, le titre de commandant supérieur des établissements français du Bénin.

La colonne se met en marche, le 14 septembre 1892, et se heurte à une résistance farouche de la part des Dahoméens qui sont d'une bravoure extrême. D'autre part, comme ils visent surtout les gradés, et que leur petite artillerie est bien réglée, nos pertes sont généralement lourdes et les combats sérieux.

Pendant un mois et demi, de Dogba à Kana, la colonne se bat sans discontinuer à Kpoguessa (4 et 6 octobre), Akpa (13 octobre), Koto (14, 26 et 27 octobre), Ouakon (2 et 3 novembre), Diokou (4 novembre). Elle perd 11 officiers tués, et 20 blessés. Heureusement, l'élan de nos troupes, infanterie et artillerie de marine, légion étrangère et spahis, est irrésistible.

Béhanzin se rend compte qu'il ne peut rien contre nous et demande la paix.

Mais les négociations échouent avec Béhanzin, qui incendie Abomey au moment où notre colonne va y entrer. Béhanzin prend la fuite. Il est déchu par Dodds de ses droits et prérogatives. Il demande vainement assistance à l'Angleterre et à l'Allemagne.

Le général Dodds parvient, le 7 novembre, à Atchéribé au campement de Béhanzin qui se cache dans la brousse. Son frère Goutchile le fait alors capturer et se fait reconnaître roi d'Abomey sous le nom d'Agoliagho (1894). Le Dahomey est annexé, et Béhanzin embarqué pour Dakar, puis exilé à la Martinique, et finalement transféré à Blidah.

SECTION V.

NOS PROGRÈS AU NIGER ET DANS LE HAUT-DAHOMÉY.

AU NIGER.

Après la signature de l'accord franco-anglais du 5 avril 1890, qui limitait notre action dans le Bas-Niger, le gouvernement se décida à faire reconnaître les régions visées par cet accord. Ce fut le but des missions Monteil et Mizon.

La première fut spécialement envoyée par M. Eugène Etienne, sous-secrétaire d'Etat aux colonies. Elle devait étudier la ligne de Say à Barroua tracée par les diplomates en toute ignorance de cause sur une carte non renseignée. Elle put constater que les positions des Anglais étaient en réalité moins avancées que leurs prétentions.

La seconde devait atteindre le Tchad par la Bénoué.

La Compagnie Royale du Niger se sentit immédiatement menacée par ces explorations qui nous semblaient pour le moins normales, et, n'ayant pu entraver Monteil, elle fit subir à Mizon de sévères vexations, lui permettant par exemple la navigation sur le Niger, mais non l'atterrissage sur les rives.

Surmontant toutes les difficultés, Mizon, après un gros retard, put remonter la Bénoué sur la chaloupe à vapeur *Le-René-Caillé* et atteindre Yola, où le sultan lui signa un traité ouvrant son royaume au commerce français. Surtout, il put examiner la situation des Anglais sur la Bénoué et en rendre compte au gouvernement français. Il se vit ainsi confier une seconde mission, au cours de laquelle il arriva, à la fin d'octobre 1892, au Mouri, traita avec le sultan, et put permettre à la mission commerciale française de commencer ses opérations. Encore une fois, il inquiéta tellement la Compagnie Royale du Niger que celle-ci, ne pouvant arriver à le chasser par les actes de violences qu'elle lui faisait subir, se plaignit

de lui au Gouvernement français. Celui-ci rappela Mizon pour lui demander des explications, et la place fut ainsi laissée libre aux Anglais, qui s'emparèrent bien vite du *Sergent-Malamine* et de ses marchandises.

DANS LE HAUT-DAHOMEY.

Dès que, par la prise d'Abomey, nous eûmes brisé toute résistance dans le Dahomey, ce fut à travers ce pays et arrière-pays et vers le Niger une véritable « course au clocher » entre les Français du Dahomey, les Anglais du Lagos et les Allemands du Togoland.

Ainsi, sur l'initiative de M. Ballot, le commandant Decœur à la tête d'une mission importante passe à Parakou, et arrive, le 25 novembre 1894, à Nikki, la capitale du



Nos progrès au Niger et dans le Haut-Dahomey. La jonction des colonies côtières au Soudan et au Niger.

Borgou, ayant lutté de vitesse avec le capitaine anglais Lugard, qui est au service de la Compagnie du Niger.

Mais une mission allemande, commandée par le docteur Grimo et le lieutenant de Carnap, fait par ailleurs

une avance considérable. Pour essayer de la contre-carrer, la mission Decœur revient sur Carnotville (Agbassa) et passe par Ouangara, Kouandé et Maka; puis elle se scinde en deux. D'une part, le commandant Decœur, le lieutenant Vermeesch et l'adjoint Molex luttent pied à pied avec la mission du lieutenant Carnap; d'autre part, les lieutenants Baud et Vergez se dirigent vers le Niger. Ils arrivent ainsi à Say, où ils renouvellent le traité passé en 1891 par le capitaine Monteil, et où viennent les rejoindre le commandant Decœur et ses compagnons. Toute la mission Decœur réunie descend le fleuve depuis Say jusqu'en aval des rapides de Boussa.

De là, les lieutenants Baud et Vermeesch repartent, le 26 mars 1895, cette fois vers l'ouest, pour couper l'arrière-pays du Togo et de la Gold-Coast.

De son côté, M. Ballot arrive le 29 à Boussa, où il affirme solennellement les droits de la France.

Enfin, il y a une troisième mission française qui atteint le Niger à la même époque. C'est celle du capitaine d'artillerie Toutée, qui arrive à Cotonou, le 17 décembre 1894, et atteint le Niger, le 14 février 1895, en aval de Boussa en un point appelé Badjibo, où il constate encore que les positions anglaises ne sont pas, sur le terrain, celles qui ont été annoncées par les diplomates. En face de Badjibo, il fait ériger le poste Fort d'Aremberg.

De nos explorations, si utiles pour nous, et si accablantes pour eux, les Anglais prennent ombrage. N'ayant pu les empêcher par des obstacles et des vexations de toutes sortes, ils tâchent de les annihiler par des réclamations qui nous obligent à envoyer la canonnière *l'Ardent* dans les eaux du Niger pour faire une enquête, au cours de laquelle se crée, entre la France et la Grande-Bretagne, une véritable tension politique.

En 1895, le capitaine Destenave, résident de France à Bandiagara auprès du roi Aguibou, conclut un traité de protectorat avec Bagaré, morho-naba du Yatenga.

En 1896, nous établissons notre protectorat sur le Mossi et le Gourounsi.

SECTION VI.

LA JONCTION DES COLONIES CÔTIÈRES AU SOUDAN
ET AU NIGER.

Après bien des difficultés diplomatiques en 1896, nous pouvons enfin joindre la Côte d'Ivoire et le Dahomey au Soudan français et au Niger et donner à nos colonnes du groupe la paix, grâce à laquelle elles peuvent, sans arrière-pensée, rivaliser sur le terrain économique. Elles projettent aussitôt des chemins de fer qui, « partis de Konakry, d'Abidjan et de Kotonou, vont aller se disputer les richesses du bassin du grand fleuve désormais français de ses sources jusqu'en aval de Say et dont le chemin de fer du Soudan va enfin s'approcher avec plus de méthode et de rapidité » (1).

Mais, malgré la convention franco-anglaise du 15 janvier 1896, l'Angleterre et l'Allemagne vont toujours de l'avant, surtout dans les territoires contestés. « C'était opposer la force du fait accompli à la faiblesse de droits ne reposant que sur des traités douteux. »

Leurs mouvements d'occupation sont signalés notamment par le lieutenant de vaisseau Hourst explorant le Niger, de Kabara à Say et de Say à la mer. Pour arrêter ces mouvements, nous allons relier par une ligne de postes le Soudan à la Côte d'Ivoire, au Dahomey et au Niger.

D'autre part, nous finissons par obtenir la convention franco-allemande du 23 juillet 1897 qui nous reconnaît le Gourma.

Au nord-est, la mission Bretonnet descend le Niger d'Ilo à Boussa et occupe le Borgou. Une nouvelle mission, constituée avec les effectifs rendus disponibles par l'accord franco-allemand, est confiée au capitaine Garnier.

A l'automne de 1897, l'occupation française est effective, de Say à Boussa, sur le Niger [(mission Bretonnet) et poste Betteder dans le Dendi (mission Baud)]; sur la

(1) TERRIER et MOUREY : *L'œuvre de la III^e République en Afrique occidentale*, p. 298.

ligne Boussa-Cayoma-Kitchi (mission Bretonnet) et dans le Borgou (mission Ganier). Nos postes échelonnés sur ces diverses lignes opèrent de nombreuses reconnaissances.

Déjà, le capitaine Branlot a reçu l'ordre d'aller occuper Bouna. Mais il est massacré avec sa colonne dans un guet-apens le 20 août 1897.

Le commandant Destenave qui, depuis 1895, réside à Bandiagara, et prépare dans la boucle la réalisation des traités conclus par Monteil et Crozat, occupe effectivement la boucle sur l'ordre du colonel de Trentinian, avec le titre nouveau de commandant de la région Est-Macina.

De Ouagadougou, il envoie le lieutenant Chanoine renforcer, au Gourounsi, le protectorat déjà établi par Voulet; le capitaine Scal rejoint Chanoine. Le 12 avril 1897, les officiers français ont l'occasion de porter secours aux officiers de la colonne expéditionnaire anglaise, puis ils signifient à ces mêmes officiers que le Gourounsi est français.

L'Angleterre, inquiète, a bien demandé la réouverture des négociations de mai 1896. Mais, cette fois, l'action locale est continuée.

A la fin de 1897, nous avons terminé dans ses grandes lignes l'occupation de la Haute-Volta, et de l'intérieur de la Boucle.

Parallèlement, le colonel de Trentinian envoie en liaison avec la Côte d'Ivoire le commandant Caudrelier. Celui-ci, qui a occupé Bobo-Dioulasso, doit lutter à la fois contre Samory et contre les Anglais avec les postes desquels nos postes s'enchevêtrent.

On est donc obligé de recourir à Paris à de nouvelles négociations qui se terminent, le 14 juin 1898, par la signature de la convention franco-anglaise achevant le partage de la boucle du Niger. Elle nous attribue le Mossi, le Gourounsi et le Gourma (1), ainsi que, par ailleurs, deux enclaves fixées postérieurement l'une à Badjibo, près et en aval de Boussa, et l'autre à Forcados, au dé-

(1) A l'est du Mossi et à l'ouest de Borgou.

bouché de l'un des bras occidentaux du delta du fleuve. En même temps, la convention fixe à nouveau la ligne frontière franco-anglaise, allant du Niger au Tchad, que la mission Voulet-Chanoine est chargée d'aller reconnaître. Cette frontière forme un arc de cercle autour de Sokoto ne laissant d'autre chemin d'accès vers Zinder que le désert.

Nos progrès, cependant, se continuent d'une façon constante.

Dès 1900, on songe à relier par voie ferrée Cotonou à Atchéribé.

En 1900, également, le roi Agoliagbo, reconnu incapable et traître, est détrôné, ce qui nous permet d'annexer ce qui reste du royaume d'Abomey.

En 1901-1902, la jonction est faite entre les districts côtiers et la zone soudanaise de la colonie par l'administrateur Thomann se rendant de Sassandra à Séguéla.

En 1901-1903, la limite entre la Côte d'Ivoire et la Côte de l'Or est révisée par une commission mixte franco-britannique.

En 1903, nous produisons notre effort sur le Baoulé par l'intermédiaire du secrétaire général Clozel, titularisé dans ses fonctions de gouverneur.

SECTION VII.

VUE D'ENSEMBLE RÉTROSPECTIVE SUR CETTE VOIE DE PÉNÉTRATION.

La voie de pénétration en A. O. F. par le golfe de Guinée a pris une importance considérable à partir du jour où le capitaine Binger, après ses mémorables voyages, a découvert la boucle du Niger et détruit l'hypothèse des monts de Kong. *Il a démontré ainsi que nos territoires de la côte pouvaient être autant de portes du Soudan.*

Il n'y a pas que l'opinion de Binger qui ait été intéressante à ce point de vue.

Lorsque nous discuterons, d'autre part, l'utilité du transsaharien, nous mettrons en exergue celle de M. Fernand Laborde (1). Celui-ci apprécie particulièrement

(1) *Revue économique internationale*, septembre 1931.

l'exploitation de l'A. O. F. par les ports établis sur le golfe de Guinée, parce qu'à son avis ils sont le débouché naturel et immédiat non seulement du Soudan et des colonies bordant ce golfe, mais encore, et surtout, parce qu'il estime les transports par mer dix fois moins chers que les transports par terre, et plus commode de faire passer une marchandise au large du cap des Palmes, du Cap-Vert et de Gibraltar qu'à travers le Sahara.

« Tandis que se poursuivait l'expansion vers l'est, en direction de Tombouctou d'abord, du lac Tchad ensuite, que la course à la côte des différentes nations coloniales (Angleterre, Allemagne, Espagne, Portugal) serrait de près nos premiers établissements de Guinée, de Côte d'Ivoire et de Dahomey, que les Anglais nous disputaient la boucle et l'embouchure du Niger, nous sentions la nécessité d'affermir nos possessions et de les souder territorialement entre elles avant que l'activité de nos concurrents ne parvînt à les enclaver. Déjà, nous réoccupions, en 1883, nos postes de la Côte d'Ivoire et installions, en 1885, une garnison à Kotonou (Dahomey) » (1).

Le miracle de la soudure entre nos différentes possessions bordant le golfe de Guinée a pu se réaliser grâce à de véritables surhommes qui, presque seuls et sans tirer un coup de fusil, nous ont fait de merveilleuses acquisitions, au moyen de négociations pacifiques. Notamment, le capitaine Binger qui a rapporté en France des traités nous cédant la riche ville de Kong et le pays de la Côte d'Ivoire; Bayol, dans les Rivières du Sud, et Ballay qui, en Guinée, a créé Konakry et administré la contrée en père de famille. A côté d'eux, en véritable guerrier et après de durs combats, le général Dodds nous a ouvert la porte du Dahomey vers Say et le Niger.

Et c'est ainsi qu'un beau jour, on a constaté avec surprise que l'A. O. F. était faite.

(1) Henri MARIOL : *Abrégé de législation coloniale*.

CHAPITRE VI.

ADDITIF CONCERNANT LA VOIE PAR L'ATLANTIQUE. RIVE DROITE DU SÉNÉGAL. — LA CLEF DU SA- HARA.

Pendant ce temps, vers l'ouest, entre la rive droite du Sénégal et de l'Atlantique, les Maures étaient toujours insoumis. Nous nous contentions, soit de leur payer des « coutumes », soit de châtier leurs insolences par de courtes expéditions.

D'après E. Richet (1), il y avait là un émiettement de familles ou de partisans, groupés au gré de sympathies et d'intérêts instables, comprenant, de l'ouest à l'est, et du sud au nord, les confédérations des Trarza, des Brakna, du Tagant et de l'Adrar.

En décembre 1879, Paul Soleillet, voulant se rendre de Saint-Louis dans l'Adrar, fut arrêté et pillé par les Maures. Le climat torride de leur pays et leur extrême mobilité les avait préservés des attaques de Faïdherbe, qui parvint cependant à supprimer les coutumes et à organiser des missions d'explorations et de renseignements.

Mais ils ne pouvaient décemment être ainsi tolérés à côté du grand empire que devenait l'A. O. F. et M. Roume prit la lourde charge de les réduire en envoyant chez eux la mission commandée par Coppolani pour « désagréger successivement par la seule action politique » les collectivités hostiles « en s'appuyant principalement sur les éléments maraboutiques » (2).

D'après le général Gouraud, « le nœud de la question était dans l'Adrar, et nous n'arriverions pas à assurer la paix, tant que nous n'aurions pas réduit ses tribus à l'impuissance... » Coppolani ajoutait : « Celui qui tiendra les palmeraies tiendra les nomades » (3).

(1) *La Mauritanie*.

(2) P. DELONCLE : *L'A. O. F.*, p. 259.

(3) P. DELONCLE : *L'A. O. F.*, p. 262.

En 1898, il fait d'abord soumettre l'est de la Mauritanie. Il continue ensuite son voyage chez les Maures et les Touareg de la région de Tombouctou sans pouvoir pousser jusqu'à Arouani. En 1900, le 27 juin, la région, qui fut appelée plus tard le Rio de Oro, est reconnue en toute propriété à l'Espagne, cependant que les tribus indigènes s'agitent toujours. La colonne du commandant Delaplane ne peut rétablir que momentanément l'autorité d'Ahmat Saloum, sur toutes les fractions du Trarza (1).

Coppolani entreprend alors et obtient la soumission des Trarzas et des Braknas en leur démontrant que l'installation des Français en Mauritanie est un bienfait de Dieu. Mais, en marchant à la conquête du Tagant, il est assassiné par des fanatiques (12 mai 1905). Dès lors, nous ne pouvons plus reculer. Après les intrigues du Maroc dans l'Adrar, les troubles de 1908 au cours desquels sont massacrés les capitaines Rejoux et Mangin et le lieutenant Reboul, nous faisons la conquête de la Mauritanie en 1909, grâce à la colonne du commandant Gouraud qui fait preuve, dit un rapport d'alors, « de la plus grande sagesse et de la plus grande pondération, jointe à une énergie tenace et à une suprême habileté ». En 1912, la victoire de Tichitt nous donne la maîtrise du pays et la clef du Sahara.

(1) D'après G. HANOTAUX et A. MARTINEAU : *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le Monde*, p. 255.

CHAPITRE VII.

CONCLUSION GÉNÉRALE SUR LA PÉNÉTRATION PAR L'ATLANTIQUE.

Si l'on veut maintenant comparer la marche à l'intérieur du pays par le Sénégal - Haut-Niger d'une part, et par le golfe de Guinée de l'autre, on doit d'abord faire observer qu'il n'y a pas eu entre elles de cloisons étanches, quoiqu'on les ait nettement définies par « courant ouest-est » et « courant sud-nord ». Il y a eu parfois, de l'une à l'autre, interpénétration des actes accomplis par les explorateurs et les conquérants concentrant des deux côtés leurs efforts en vue du résultat final. Cette réserve étant faite, on doit reconnaître que la première voie a été infiniment plus favorable que la deuxième.

1^{re} comparaison. — Dans cette dernière, en effet, on se heurtait d'abord aux difficultés de débarquement dues à la barre. Celle-ci étant, le plus souvent, impraticable, on déposait d'abord voyageurs et marchandises sur un ponton, ancien trois-mâts, en pleine mer, assez éloigné de la côte, et sur lequel les conditions de confort étaient très médiocres, ce qui était d'autant plus lamentable qu'il fallait attendre parfois plusieurs jours que la barre se calmât.

Au contraire, par le Sénégal - Haut-Niger, la voie d'accès était infiniment plus commode. Hommes et marchandises étaient d'abord débarqués sans difficulté dans le port de Dakar, d'où ils étaient acheminés par voie ferrée jusqu'à Saint-Louis. A partir de cette ville, ils pouvaient, en bateau, remonter le Sénégal jusqu'à Kayes, où ils reprenaient le train jusqu'à Bafoulabé et Kita. De là, ils étaient transportés, le plus souvent, à dos de mulet, jusqu'à Bamako.

2^e comparaison. — Par la voie Sénégal - Haut-Niger, on pouvait utiliser le transport par mulets et chevaux qui ne pouvaient vivre en forêt équatoriale.

3^e comparaison. — Par la voie Sénégal - Haut-Niger, le terrain était mieux cultivé et, par suite, le ravitaillement plus facile.

4^e comparaison. — Par la voie Sénégal - Haut-Niger, on partait de la zone de la Savane, et on opérait toujours dans la zone de la Savane. On rencontrait alors toujours pour vous aider de solides indigènes sénégalais, soudanais, etc. Au contraire, par le golfe de Guinée, on traversait la forêt dont les populations étaient bien inférieures.

5^e comparaison. — La voie Sénégal - Haut-Niger prétendait au mérite d'avoir été notre première voie d'accès. Notre colonisation ouest-africaine était partie du Sénégal et c'est en invoquant le principe de son hinterland que nous avons pu arrêter la pénétration des Anglais et des Allemands partis du golfe de Guinée. Malheureusement pour nous, ce principe n'avait pu s'appliquer au delà du Niger où les Anglais nous avaient rejetés sur les steppes du Zinder en nous privant des riches sultanats de Kano et de Sokoto.

En résumé, comme dit Jacques Weulersse (1), « sur l'axe principal Sénégal - Niger - Tchad — d'un bout à l'autre de la zone soudanaise — trois étapes se sont marquées » : 1^{re} étape, la côte; 2^e étape, la poussée vers l'intérieur; 3^e étape, la route vers le Tchad. A la rencontre de cet axe, se sont allongés trois axes secondaires : l'un partant de la côte de Guinée, l'autre de la Côte d'Ivoire, le troisième du Bénin.

Nous pouvons donc finalement conclure : *Nous avons fait l'occupation de l'A. O. F. par « une action en jet d'arrosoir en partant du Sénégal, colonie mère de la Fédération actuelle ».*

Et si nous avons été à même de progresser par une voie aussi bien que par l'autre, c'est parce que nous avons été quelquefois un peu soutenus par des personnages politiques qui pouvaient influencer les leviers de commande de l'activité française, ainsi qu'en témoignent les écrits d'hommes illustres. Je citerai au hasard Lyau-

(1) *L'Afrique noire*, pp. 121 et 122.

tey, Voguë, Leclerc, Trentinian, Gallieni, Péroz, Mangin, Bonnier, Hanotaux, André Lebon. C'est également parce que Félix Faure a été un protecteur de la politique africaine, et notamment a servi la politique étrangère de Gabriel Hanotaux dans le cabinet Méline.

Le Gouvernement a été, lui, essentiellement irrégulier dans ses velléités coloniales, et notre poussée en A. O. F. est restée liée avec le système général de toute notre expansion qui ne s'est pas développée d'une manière continue.

De 1879 à 1885, le Gouvernement pousse les expéditions. C'est l'époque de Gallieni chez Ahmadou, de Borgnis-Desbordes, c'est celle du chemin de fer de Kayes à Bamako.

De 1886 à 1890, l'attention du Gouvernement est plutôt ramenée vers les affaires intérieures. Les animateurs métropolitains de cette politique veulent manifestement souffler un peu : il en résulte de leur part des injonctions de stopper et des diminutions de crédit. L'opinion publique abandonne les colonnes, mais les exécutants subalternes, heureusement, ne les abandonnent pas.

De 1890 à 1892, c'est une période à tâtonnements. Les coloniaux veulent revenir sur ce que les diplomates ont abandonné. L'expédition du Dahomey veut reprendre par le sud ce qu'on a cédé au nord. Enfin, l'on se met en tête d'en finir avec Samory.

En 1893, Delcassé reçoit le sous-secrétariat des colonies. Et, en 1895, c'est la grande poussée coïncidant avec les ministères modérés français, Hanotaux et André Lebon.

Mais c'est surtout parce que nous avons eu affaire à des chefs au-dessus de tout éloge, chez qui l'on ne sait si l'on doit louer davantage l'esprit d'organisation, la résistance aux rigueurs du climat, l'habileté diplomatique ou la farouche intrépidité. Nous pouvons les passer en revue, tous ceux dont nous avons étudié les hauts faits. Il n'y en a aucun qui ait été indigne des autres.

Leurs efforts, dans la posture critique où ils étaient

mis, n'avaient que plus de mérite. Ils risquaient toujours de recevoir de Paris une sanction grave pour avoir enfreint des ordres d'inertie et, cependant, pour servir les intérêts supérieurs de la France, ils n'hésitaient pas à avancer.

Eux seuls se rendaient véritablement bien compte de la situation, eux seuls pouvaient comprendre cette vérité primordiale que, « en Afrique, qui recule s'effondre ». En bons militaires, en chefs disciplinés, ils ne pouvaient pas ne pas obtempérer, au moins en quelque apparence. Mais, en bons patriotes, en coloniaux avertis, beaucoup, sous prétexte de consolider ou simplement défendre des positions chèrement acquises, s'ingénierent à tourner les injonctions qu'ils recevaient de Paris. Celles-ci étaient d'ailleurs plus ou moins impératives, car elles étaient faites par des personnages très éloignés, très mal renseignés, mais très prudents.

Les exemples les plus frappants de ces équivoques nous semblent avoir été donnés par les relations du colonel Archinard avec M. Delcassé, et celles du lieutenant-colonel Bonnier avec le gouverneur Grodet.

Tous ces héros sont allés de l'avant, admirables d'enthousiasme, de foi, et, je dirai même, de mysticisme. Ils ont surmonté toutes les difficultés.

Mais, parmi ces dernières, il en est qui ont été plus grosses de conséquence que toutes les autres. Ce sont celles qu'a rencontrées Marchand dans sa pénétration au cœur de la Côte d'Ivoire et qui ont déterminé le gouvernement métropolitain à envoyer le colonel Monteil à son aide dans ce pays après l'avoir détourné de sa mission : la mission Congo-Nil. Si celle-ci avait été exécutée sans retard, nous aurions pu organiser notre occupation de Fachoda longtemps avant l'arrivée des Anglais, redescendre le Nil et... qui sait, ce que nous aurions fait dans cette Egypte tellement française de civilisation, tout le long de ce canal de Suez construit par nos ingénieurs et nos capitaux ?

b) Voie du Sahara

CHAPITRE VIII.

Dans les *Annales de géographie* (1), le lieutenant F. Demoulin dit très justement : « Le Sahara, s'il ne présente qu'une médiocre importance par lui-même, en raison de sa valeur économique si faible et si peu susceptible de développement, offre cependant pour nous le grand prix de sceller l'unité de notre empire africain. Sa possession nous permet d'assurer la paix des confins de nos colonies méditerranéennes ou tropicales, de même qu'elle nous procure la possibilité de liaisons terrestres plus rapides que par mer. »

Cette phrase nous semble un excellent résumé de ce que nous pourrions appeler les qualités et fonctions du Sahara qu'il nous paraît intéressant d'étudier à ces multiples points de vue. Pour cela, nous allons envisager successivement les questions suivantes :

- 1° Les explorations et missions jusqu'à 1830;
- 2° Le commerce saharien;
- 3° Le commerce transsaharien;
- 4° L'expansion française au Sahara de 1830 à 1900.

SECTION I.

LES EXPLORATIONS ET MISSIONS JUSQU'A 1830.

On est resté bien longtemps sans connaître le continent noir dont la géographie physique avait contribué à garder le mystère. Les renseignements que l'on possédait sur l'insondable Afrique étaient plutôt vagues. On se reportait (à) « El Bekri (x^e siècle), (à) Edrisi (xii^e

(1) *Annales de Géographie*, du 15 juillet 1931.

siècle), (à) Léon l'Africain (xvi^e siècle), (à) Thomas Shan (xvii^e siècle), enfin aux naturalistes français : Peyssonnel, Desfontaines et Poiret (xviii^e siècle) » (1).

L'état de nos connaissances en géographie africaine est résumé alors par la carte d'Afrique de Rennel (1790). Elle contient seulement des notions rudimentaires que des esprits aventureux désirent ardemment développer. Ainsi se décident quelques grands voyages d'investigation.

En somme, « de l'Afrique blanche, l'Europe va marcher à l'assaut de l'Afrique noire ».

Tantôt les expéditions vont de *Tripoli au Bornou* (Hornemann, Denham, Oudney et Clapperton, Barth, Vogel, Rohlfs), ou de *Tripoli à Tombouctou* (Laing), ou de *Tripoli au Niger et au Ni* (Rohlfs, Vogel, Beurmann, Nachtigall).

Les principaux voyages jusqu'à 1830 sont faits par :

1° *L'expédition du docteur Oudney, du major Denham et du lieutenant Clapperton.* — Cette expédition quitte Tripoli, au début de 1822, avec une escorte de 200 Arabes pour profiter des renseignements du consul anglais de cette ville, déclarant que la route est ouverte de Tripoli à Bornou. Elle traverse Bilma, entre à Kouka le 17 février 1823, passe à Kano et Sokoto. Malgré la mort d'Oudney, les résultats de ce voyage sont importants puisque, pour la première fois, le Sahara est franchi et le pourtour nord-ouest du Tchad reconnu.

2° *L'exploration du major Laing.* — Celui-ci a, dans un premier voyage, appris à connaître les nègres. Il n'en profite pas et veut, cette fois, traverser les pays arabes et berbères. Il part de Tripoli, passe par Rhamadès, In-Salah, Oualatan et Araouan et entre le premier à Tombouctou en août 1826. Il est tué à son retour le 24 septembre 1826, entre Tombouctou et Araouan. L'Angleterre oblige le sultan du Maroc à faire une enquête sur ce meurtre.

3° *La merveilleuse randonnée de René Caillé* (dont

(1) A. BERNARD et N. LACROIX : *Historique de la pénétration saharienne*, p. 2.

nous avons déjà parlé au chapitre II). — Il part du Rio-Nunez en avril 1827, parvient à Tombouctou le 20 avril 1824. Il en repart, le 4 mai, avec une caravane pour le Taflalet. Il passe par Araouan, Taoudeni, le Taflalet, Fez, Meknès, Rabat et s'embarque à Tanger le 27 septembre 1828.

Laing et Caillé font, à leur retour, un tel récit des splendeurs de Tombouctou que cette capitale entre dans la légende.

SECTION II.

LE COMMERCE SAHARIEN.

Le Sahara n'est donc pas infranchissable comme on l'affirmait souvent autrefois. Et les récits des explorateurs amènent finalement l'opinion à s'y intéresser. On remarque alors effectivement que cette région désertique n'est pas un monde fermé, mais qu'elle est le théâtre d'un trafic intérieur et extérieur qui, sans être important, n'est cependant pas négligeable.

Au xvr^e siècle, les pays nord-africains reçoivent les marchandises les plus diverses du Soudan qui apparaît ainsi comme un pays d'une prodigieuse opulence connue proverbialement. L'on dit, en effet : « Comme le goudron guérit la gale des chameaux, ainsi la pauvreté a son remède infailible : le Soudan. » D'ailleurs, pour le Maroc, le Soudan est une mine d'or.

Pour M. Valet (1), c'est « une des rares contrées de la nature qui constituent encore pour les peuples civilisés une de ses réserves à potentiel élevé, si précieuses pour leur développement ». Et Tombouctou semble regorgeant, comme l'exutoire d'un continent débordant de richesses, comme un port sur les rives d'une mer de sable dont les navires seraient les caravanes de chameaux.

« Le chameau, dit M. Valet (2), a été à peu près l'unique animal utilisé pour les voyages sahariens. Sa conformation lui permettant de marcher indifféremment sur tous les sols du désert, sa sobriété — non pas au

(1) *Revue économique internationale*, août 1931, p. 301.

(2) *Revue économique internationale*, août 1931, p. 294.

point de vue de la quantité, car le chameau mange et boit beaucoup, mais de la qualité et de la régularité des repas — ont fait passer sur d'assez graves inconvénients, en particulier sur sa santé fragile et son élevage incertain. »

Les quelques échanges qui ont lieu au ^{xix}^e siècle, à l'intérieur du Sahara, sont faits surtout par les Touareg de l'Ahaggar. Ils achètent au Tidikelt des dattes et des céréales, qu'ils payent avec des chameaux, des ânes et des chèvres. Ils font également l'acquisition de cotonnades. Celles-ci, avec le sel d'amadr'or, leur verroterie et leur quincaillerie, leur servent surtout, quand ils vont dans l'Aïr, le Damergou et le Zinder, à se procurer du mil.

D'autres Touareg, des tribus d'Isak-K'Amaren, font le commerce des selles de mehari et des vêtements brodés entre l'Ahaggar, le Tidikelt, R'ât et l'Aïr.

D'autres, enfin, vont jusqu'à l'Adrar des Iforas chercher du bétail et du riz du Niger.

Plus au sud, le seul commerce de cette époque est celui du sel qui se fait sur une très grande échelle, à telle enseigne qu'en 1906, le marché de Tombouctou a reçu de Taoudeni 48.000 barres de sel de 40 kilogrammes chacune, représentant 12.000 charges. De son côté, Bilma en a envoyé plus de 15.000 charges sur Zinder.

SECTION III.

LE COMMERCE TRANSSAHARIEN.

Nous en arrivons ainsi à étudier le commerce transsaharien, devenu l'objet des discussions passionnées sur le point de savoir si la construction d'un chemin de fer transsaharien s'impose vraiment.

Au début du ^{xix}^e siècle, les Arabes du Sud-Algérien apportent aux Berbères du Soudan des étoffes algériennes et en rapportent des esclaves.

Du Tafilalet ou de l'oued Draa, des bandes armées vont jusqu'à Taoudeni enlever des esclaves, qui sont ensuite vendus contre des chevaux, des armes ou des munitions.

Des échanges semblables sont faits également entre Benghazi et l'Ouadaï.

Entre cette voie occidentale et cette voie orientale, se trouvent de nombreuses pistes intermédiaires passant par l'Aïr et aboutissant à Zinder, Kano.

En résumé, le Maroc est toujours le principal client du Soudan. En second lieu vient l'Algérie, puis Tunis et Tripoli.

Des pistes commerciales sont étudiées entre Tripoli ou plutôt Gabès et Iférouane par Ouargla et In-Salah, entre l'Ahaggar et Agadez par Izilek et la plaine de Taklak.

On s'aperçoit ainsi, à la suite d'une expérience, que le *transport de marchandises d'Europe à Zinder par le Sahara ne coûte pas aussi cher que par le Sénégal*. La démonstration est donc évidente *a fortiori* pour le transport d'Europe à l'Aïr (Agadès).

Les caravaniers en profitent aussitôt pour porter à Gabès des stocks considérables de marchandises soudanaises : ivoire, plumes d'autruches, peaux. Ils ne les écoulent pas toujours avec facilité. Mais ils trouvent dans le grand port tunisien les produits européens qui leur sont nécessaires.

Plus tard, les caravanes sont complètement atteintes dans leur prospérité par la construction de la voie ferrée de Thiès à Kayes, sauf peut-être celles qui aboutissent à Zinder, au Niger et au Tchad.

SECTION IV.

L'EXPANSION FRANÇAISE AU SAHARA DE 1830 A 1900.

a) 1830-1852. — Après l'expédition d'Alger, qui est cependant un gros succès, se forment en France trois partis : celui de l'évacuation, celui de l'occupation restreinte et celui de l'occupation étendue. Mais on s'aperçoit qu'il faut être maître partout, « sous peine de n'être en sécurité nulle part » (1) et les événements nous conduisent à la conquête de l'Algérie tout entière.

(1) DAUMAS : *Le Sahara algérien*, Paris 1845.

Rapidement, nous arrivons d'Alger à Laghouat. La connaissance du Sahara avance considérablement, grâce aux renseignements indirects de Carotte et de Daumas et aux renseignements directs de Berbrugger. Elle est matérialisée par la carte du Sahara algérien de 1852.

En même temps, nous formons le projet de relier l'Algérie à nos possessions du Sénégal. Sous l'habile et clairvoyante impulsion du maréchal Randon, nous prenons le Sud-Algérien comme point de départ de nos investigations, cependant que certains grands chefs sahariens manifestent le désir d'entrer en relations avec nous.

C'est en 1850-1855 que se produit un événement considérable : le voyage de Barth, le plus célèbre des explorateurs africains, sur lequel Paul Vuillot ne tarit pas d'éloges, et qui rapporte des renseignements de toutes sortes et très précis sur la région du Tchad et le Sahara.

L'expédition a d'abord été montée à grands frais par le gouvernement anglais pour le compte de Richardson à Tripoli. Par la suite seulement, la Prusse demande que deux Allemands, dont Barth, en fassent partie. Barth part de Kouka, passe par Zinder, Sokoto, Say sur le Niger et arrive à Tombouctou, ville dans laquelle il séjourne jusqu'au moment où sa sécurité est menacée. Il quitte alors Tombouctou et rentre à Kouka le 11 décembre. En mai 1855, il reprend le chemin de l'Europe par Bilma, Mourzouk et Tripoli.

b) 1852-1864. — Outre son mérite personnel, Barth a celui de provoquer de l'émulation chez les hommes ayant le goût de l'imiter. C'est ainsi qu'à son école, Duveyrier devient le plus grand explorateur français du Sahara. On l'appelle le « Barth français ». Il fait paraître une carte du Sahara central, qui est un document inestimable pour cette époque; ce travail est de beaucoup supérieur à ceux qui furent exécutés par Colomb, Colonien et Burin, de même que le voyage de Duveyrier éclipse ceux de Bonnemain, de Bou-Derba et de la mission Mircher.

Ainsi le Sahara est entr'ouvert par Duveyrier aux entreprises des Européens dont la puissance morale est incontestable, mais qui ne savent pas en profiter. Les

Sahariens se tournent en effet vers les Marocains et vers les Turcs.

En même temps, l'engouement pour les voies sud-algériennes, malgré tous les encouragements du maréchal Randon, se trouve modéré par le fait que, de son côté, le général Faidherbe, précisant ses idées dans ses instructions à Mage et Quintin, pousse très fort la pénétration par le Sénégal et le Niger. « Cheikh Othman me fait remarquer, écrivait Duveyrier, que les convois d'or entre In-Salah et Ghadamès sont moins fréquents depuis que M. le gouverneur Faidherbe a donné aux routes du Sénégal une sécurité qu'elles n'avaient jamais connue jusque-là, et il craint que la concurrence de nos possessions sénégaliennes n'achève de priver les routes du Nord de ce riche produit. »

Malgré tout, après bien des tâtonnements, les prétentions de la France s'affirment sur les oasis du Touat, du Gourara et du Tidikelt, où, tous les ans, se rendent des caravanes des Hamyan, des Oulad Sidi Cheikh et autres nomades, devenus sujets français, pour échanger les dattes qu'ils récoltent contre les produits manufacturés et les céréales qu'ils ne possèdent pas.

Si-Hamza-ben-Boubeker, khalife très influent dans le Sud-Oranais, combat pour nous le chérif insurgé d'Ouargla, nous conquiert N'Goussa et Ouargla, et s'abouche pour nous à Ghat avec les principaux chefs Touareg, dont le cheikh Othman. En même temps, il amorce pour notre compte et par l'intermédiaire des Touareg le traité de Ghadamès, base des relations commerciales entre l'Algérie et le Soudan. Il est ainsi un remarquable auxiliaire du maréchal Randon, lui-même fervent soutien de la pénétration saharienne.

Si-Hamza étant mort, son fils Si-Boubeker, continuant l'application de ses idées, conduit vers le Touat, pour y étudier la prise de possession des oasis, le commandant Colonien qui ne réussit pas dans son entreprise, surtout par suite de l'hostilité des Oulad-Sidi-Cheikh.

Le Touat est formé de trois districts : le Gourara au nord, le Touat au centre, le Tidikelt au sud-est, comprenant en tout 50.000 âmes, réparties en quatre cents villes

ou villages fortifiés, et formant les deux côtés d'un triangle ayant pour sommets Tabelkozza, In-Salah et Taou-
rirt.

c) 1864-1879-1880. — 1864 est la date du voyage de l'Allemand *Rohlfs*. Celui-ci avait formé le projet de se rendre à Tombouctou. Il s'était engagé à la légion étrangère, avait appris l'arabe et s'était initié aux mœurs et à la religion des indigènes. Il avait même pris la précaution de se faire circoncire, ce qui lui sauva la vie.

Il fait, en 1864, la première traversée du Sahara d'ouest en est.

En 1865 et 1866, il se rend à Mourzouk, traverse le Sokoto, le Bornou, le Niger et se rembarque à Lagos.

Mais, après cela, se produit une coupure dans l'histoire des explorations sahariennes par suite de l'insurrection des Oulad-Sidi-Cheikh et de la guerre de 1870.

Contre les révoltés, des excursions sont faites, principalement de 1866 à 1870, par la colonne mobile de Laghouat. En 1871, contre les nouveaux révoltés, on envoie les colonnes mobiles d'Ouargla.

Quelques isolés, commerçants ou missionnaires, se font massacrer sans profit.

C'est une période de stagnation qui commence et se continue jusqu'en 1879, plus longtemps d'ailleurs qu'on ne saurait l'expliquer, parce que nous aurions dû logiquement occuper le Touat, et nous assurer la route de Ghadamès et de Ghat. Mais nous n'osons rien faire, et laissons passer de fructueuses occasions. Les résultats sont d'ailleurs aussi médiocres au point de vue du commerce qu'à celui de l'exploration, sauf toutefois ceux obtenus par *Victor Largeau* qui entreprend son premier voyage en Afrique en décembre 1874, gagne Touggourt, l'oued Igharghar et Ghadamès. Il rentre, en mars 1875, par El Oued.

En novembre 1875, il repart avec l'enseigne de vaisseau Louis Say, Lemay et Fauchaux. Il passe par Touggourt, Ghadamès, El Oued et les puits de Berecol; puis il explore une nouvelle route vers le Soudan par le Hoggar. Il va de Biskra à Ouargla et In-Salah, mais est obligé de faire demi-tour, faute d'escorte et d'argent.

A citer encore le docteur *Nachtigal*, qui va de Tripoli en Egypte, en passant par Mourzouk, Bilma et Kouka, et fait le premier la jonction du Tchad au Nil. Quant à *Soleillet*, on peut à peine dire de lui que, par deux fois, en 1879 et 1880, il essaye, mais en vain, de gagner l'Algérie par le Sénégal. Enfin *Lenz*, parti de Tanger, arrive, le 1^{er} juillet 1880, à Tombouctou, d'où il rentre en Europe par Médine et Saint-Louis.

d) 1879-1880-1881. — La question change d'aspect avec les projets du transsaharien.

« Puisque le Sahara, dans son état actuel, se montrait si hostile, et si fermé, n'y avait-il pas moyen d'en faciliter l'accès par des travaux publics et de l'ouvrir en employant des moyens de locomotion modernes? Puisque le commerce des caravanes s'obstinait à se détourner de l'Algérie et demeurait d'ailleurs insignifiant, ne pouvait-on créer un courant plus intense par la voie ferrée? Le Sahara, sans valeur économique en lui-même, n'est-il pas la route que suivront, une fois les chemins de fer construits, toutes les richesses du Soudan pour aboutir aux ports de l'Afrique Septentrionale? » (1).

Juste au même moment, l'ingénieur Duponchel faisait paraître le résultat de ses études sur le chemin de fer transsaharien.

Certes, il faut reconnaître que, dès 1830, Augier Le Sauzaie avait rédigé un mémoire « sur la possibilité de mettre les comptoirs de la côte septentrionale d'Afrique en rapport avec ceux de la côte occidentale, en leur donnant pour point de raccord la ville de Tombouctou » et qu'en 1860 Hanotaux s'était demandé « si, un jour, reliant Alger à Tombouctou, la vapeur ne mettra pas les tropiques à six jours de Paris » (2). Mais ces écrits n'ont qu'une importance très médiocre à côté du rapport détaillé de M. Duponchel sur la liaison entre l'Algérie et le Soudan, qui, après examen par une commission nommée par M. de Freycinet, ministre des travaux publics,

(1) A. BERNARD et N. LACROIX : *Historique de la pénétration saharienne*, p. 73.

(2) A. BERNARD et N. LACROIX : *Historique de la pénétration saharienne*, pp. 73 et 74.

aboutit à l'envoi au Sahara des missions Pouyanne, Choisy et Flatters.

La mission de l'ingénieur *Pouyanne* (1879), assisté des ingénieurs Clavenad et Baills, est chargée d'étudier un tracé à travers le Sud-Orançais dans la direction du Touat et, dans ce but, de comparer le tracé des trois lignes partant de Tiaret, Saïda et Ras-el-Ma, cette dernière recevant finalement la préférence.

La mission *Choisy* a pour tâche d'opérer entre Biskra et Ouargla d'une part, entre Laghouat et El-Goléah de l'autre.

La mission du lieutenant-colonel du génie *Flatters* doit étudier le tracé d'Ouargla au Soudan. Elle passe par Aïn-Teba, l'Erg Oriental, Temassinine, la vallée des Ighargharen. Mais, devant l'hostilité des Touareg, elle est obligée de rebrousser chemin.

La deuxième mission *Flatters*, partie d'Ouargla le 4 décembre 1880, suit un itinéraire plus occidental et se fait massacrer à Tadjenout, dans le Hoggar.

e) 1881-1890. — Or, juste à cette époque était conclu le traité du 12 mai 1881, par lequel la France établissait son protectorat sur la Tunisie, ce qui permettait, par l'échancrure du golfe des Syrtes, une échappée plus facile vers l'hinterland saharien.

Mais cet avantage ne fut pas mis à profit, car le désastre de la mission *Flatters*, qui eut un morne retentissement au Sahara, paralysa désormais et pour longtemps notre pénétration, d'autant plus que « du côté du Sénégal, après un long temps d'arrêt, les grands projets conçus par Faidherbe étaient repris et poursuivis. *Le colonel Brière de L'Isle et l'amiral Jauréguiberry se firent les champions de ces projets qui donnaient les postes du Sénégal et non l'Algérie comme têtes de lignes aux routes commerciales du Soudan* » (1).

Les essais de pénétration par le Sud-Algérien sont par suite bien timides.

(1) A. BERNARD et N. LACROIX : *Historique de la pénétration saharienne*, p. 91.

En 1882, le général Sarissier, qui commande alors le 1^{er} corps d'armée, fait réoccuper le Mzab.

En 1883, tandis que les Oulad-Sidi-Cheikh offrent au général Thomassin de le conduire au Gourara, le colonel Didier, à partir de Ghardaïa, s'étend vers le sud par un chaînon de postes militaires. Mais les rivalités d'ambition entre les provinces d'Alger et d'Oran donnent naissance à des discussions qui divulguent nos projets de pénétration aux Touatians et ceux-ci envoient une délégation auprès de leur chef religieux, le sultan du Maroc, Moulay Hassam, qui leur promet assistance.

D'autre part, le projet formé par M. Bourlier en 1883 d'aller d'Ouargla à In-Salah n'est pas mis à exécution. Le voyage de M. Teisserenc, en 1885, se fait seulement entre Touggourt et l'Igharghar. Ceux qui veulent dépasser les confins sahariens, comme Marcel Palat et Camille Doubs (1887), succombent. La mission Léon Fabert se hasarde dans le Sahara occidental en 1889. Les propositions diverses du général Philebert (1886), de M. E. Bonhoure (1889) et de MM. Hackenberger et Flault (1890) restent à l'état de projet.

f) 1890-1900. — En 1890 s'ouvre une nouvelle période. C'est d'ailleurs celle du partage de l'Afrique. Les accords diplomatiques entre la France et l'Angleterre sont signés. En même temps, peut-être aussi sous l'impulsion supplémentaire du « Comité de l'Afrique française » qui vient d'être fondé par le parti colonial, « la pénétration saharienne entre dans une phase toute nouvelle. Les projets de transsaharien reviennent à la mode et l'exploration retrouve son élan ».

Dans le Sud-Tunisien, au sud des grands chotts, se font de fructueux voyages. En 1891, Cornetz se rend de Douïrat à Ghadamès où vont également en reconnaissance, en 1893, le capitaine du génie Cazemajou et le lieutenant de spahis Dumas.

En 1891, le capitaine de Saint-Julien reconnaît la vallée de l'oued Namous. En 1892-1893, l'ingénieur Jacob parcourt, en plus, la vallée de l'oued Gharbi, passe à Hassi-Ouchen, Hassi-bou-Zid et arrive à El-Goléa.

En 1892, M. G. Méry s'écrit : « Je ne crains pas d'affir-

mer que *nous avons la route du Soudan ouverte par le nord*, et, à ceux qui me contrediraient, je me contenterai de répondre que je m'offre à en faire pratiquement la preuve. »

On veut profiter de la convention franco-anglaise pour prendre possession du Touat. A l'instigation de M. Tirman, gouverneur général de l'Algérie, on projette une expédition aux oasis du sud-ouest. Une colonne de 3.500 hommes, en passant par l'oued Zousfana-Igli et l'oued Saoura, doit couper le Maroc des oasis. Mais elle est contremandée le 13 décembre 1890 par le Conseil des ministres. On n'obtient d'autre résultat — et encore M. Tirman doit-il insister — que la création, en 1897, d'un poste à El-Goléa où s'installe la compagnie du capitaine Lamy.

M. Tirman est remplacé, comme gouverneur général de l'Algérie, par M. Cambon. Celui-ci veut, à tout prix, mettre à la raison l'insolent Bou-Amama et assurer notre domination dans le sud. Il se rend à El-Goléa pour conquérir le Touat avec l'appui des Oulad-Sidi-Cheikh. Mais nos ministres, rendus encore plus indécis par nos rivalités locales, rappellent Cambon. L'expédition du colonel Didier, qui doit partir de Ghardaïa en trois colonnes, dirigées respectivement sur In-Salah (Tidikelt), Timimoun (Gourara) et Timmi (Touat) est elle-même contremandée. Cependant, l'on transporte finalement le chef-lieu du cercle de l'extrême sud à El-Goléah, après avoir successivement construit, depuis 1894, les forts de Hassi-bel-Heïrane (Fort Lallemand), Hassi-Chababa (Fort Miribel), Hassi-el-Homeur (Fort Mac-Mahon), puis les postes d'El-Abid-Sidi-Cheikh et Djenien, Bou-Rezg.

Dans le premier de ces postes, les représentants de la France ont l'occasion d'entrer en relations avec les Oulad-Sidi-Cheikh, qui conduisent, en 1895, le commandant Godron, commandant supérieur de Géryville, à Tabelkoca, où il n'ose pas s'installer, n'ayant pas d'ordres.

Malheureusement pour nous, il n'y a aucun lien entre le gouverneur général, investi de tous pouvoirs civils, et le général commandant le 19^e corps d'armée, investi de tous pouvoirs militaires, tandis que les généraux de

division, commandant à Alger, Oran et Constantine, sont, en qualité de préfets des territoires militaires, placés directement sous les ordres du gouverneur général. Or, chacune de ces autorités tient à rester sur ses positions.

Les choses menacent d'en rester là longtemps, lorsque certaines tribus de l'Ouest, les Ghénanema de l'oued Saoura, les Douï-Ménia et les Oulad-Djerir, victimes de voisins trop turbulents, demandent l'appui des Français par l'intermédiaire des Oulad-Sidi-Cheikh.

Après le départ de M. Cambon, nommé ambassadeur à Washington, et de son successeur M. Lépine, M. Lafferrière, le nouveau gouverneur général, déclare : « Il ne faut pas indéfiniment ajourner le projet d'expansion dans le sud, conçu par mes honorables prédécesseurs dont je poursuis la réalisation.

» Il ne s'agit pas de conquérir des territoires entre l'Algérie et le Soudan, mais d'occuper progressivement ce qui nous appartient en droit. Nous devons aussi assurer la sécurité jusqu'aux confins du Sahara et chercher les richesses que l'on saura découvrir et exploiter. Nous devons protection aux pionniers de la civilisation.

» Aucun scrupule d'ordre international ne peut faire échec à ces projets depuis la signature des conventions franco-anglaises du 5 avril 1890. »

Bien plus, les Soudanais de Tombouctou sentent la nécessité d'une politique saharienne. Le colonel Klobb s'en fait le protagoniste en disant : « A Tombouctou, nous ne sommes plus au Soudan des noirs, nous sommes en Algérie ». N'est-ce pas là la meilleure façon d'exprimer la nécessité et à la fois la possibilité d'abolir tous les obstacles qui peuvent exister entre les deux régions à unir ?

En conséquence, en 1896, on tente d'organiser, mais en vain, un peloton de garde-frontières. En 1897, c'est un peloton de chameliers qui est créé avec succès par le lieutenant Rampont. En mai 1898, c'est un peloton de méharistes qui est créé par le lieutenant de Gail.

Ainsi est organisée la mission scientifique confiée à

M. G.-B.-M. Flamand qui a fait des investigations techniques approfondies dans le Sud-Oranais en 1890 et en 1896, signalant notamment comme particularité dans la structure de cette région des plateaux sableux. Mais alors qu'il a jusque-là abordé par le nord le plateau de Tademayt, cette fois il l'aborde par le sud.

La mission scientifique M.-G.-B.-M. Flamand, escortée par le capitaine Pein à la tête d'un goum, est attaquée, le 27 décembre 1899, dans la région d'Iguessen. Nous repoussons les assaillants, nous entrons dans In-Salah, nous nous maintenons dans l'oasis de Ksar-el-Kebir qui nous ouvre ses portes à la suite de notre victoire et après l'arrivée, le 18 janvier 1899, de forces de soutien envoyées d'El-Goléa. Nous nous décidons également à occuper tout le groupe des oasis du sud-ouest. Nous tenons ainsi « par le ventre » toutes ces populations.

Nous lançons une colonne vers le Tidikelt et une autre vers Igli.

La première, sous les ordres du lieutenant-colonel d'En, a à livrer, le 19 mars 1900, un combat acharné pour conquérir les oasis d'Inrar, à 50 kilomètres à l'ouest d'In-Salah, détruire la Kasba du ksar Lekhal, tuer six cents ennemis et en faire de plus nombreux prisonniers parmi lesquels Ben-Naïmi.

La deuxième, sous les ordres du colonel Bertrand, prenant possession sans combat d'Igلي, le 5 avril, sépare du Maroc les oasis.

Enfin des forces venues d'El-Goléa et de Géryville occupent le Gourara.

En même temps, dans l'ouest, nous garnissons de troupes Aïn-Lefra et la vallée de l'oued Saoura.

L'exploration qui, au cours de cette période, a été assez timide : exploration de Jacob en 1892, Godron en 1895, Flamand et Du Jonchay en 1896, va désormais se trouver plus facilitée.

Elle va, en effet, marcher de pair avec la pénétration. Déjà, en 1898, MM. Germain et Laperrine, officiers de spahis sahariens, traversent le plateau de Tademayt du Fort Mac-Mahon à In-Salah et, d'autre part, se place la fameuse histoire de la mission Foureau - Lamy.

Foureau, établi depuis longtemps dans le Sud-Algérien, s'était acquis une réputation fort grande en faisant jaillir, des puits artésiens, un bien inestimable pour ces pays, l'eau.

Il était le principal explorateur de cette période décennale, parcourant chaque année, depuis 1890, un des itinéraires qui, divergeant de Biskra, embrassait la région comprise entre le Sud-Algérien et le Tassili des Azdjer.

A partir de 1894, il faisait connaître que sa conviction était opposée à celle de Duveyrier. Au lieu de se présenter, presque sans compagnons, en s'assurant le patronage de chefs influents, il préconisait la traversée du Sahara « avec une petite colonne d'hommes disciplinés à toute épreuve qui puisse s'avancer sans provocation, mais négocier sans faiblesse et passer outre aux manœuvres dilatoires des Touareg qui ne sont forts que de notre apparente faiblesse ». « Seule, écrivait Foureau, une escorte de cent cinquante fusils bien recrutés assure absolument la sécurité et la réussite. Avec elle, on peut se passer des Touareg, solder les droits de passage régulièrement dus, ne pas faire de cadeaux. »

Pour obtenir une autorisation de mission, il s'adressa au Ministre de l'instruction publique : « Si, dit-il, vous me faites l'honneur de me confier le pavillon de la France, je le porterai aussi loin que vous voudrez. »

Il vint à Paris où il trouva ce qu'il cherchait, 500.000 francs — une fortune — et le concours d'un associé, le commandant Lamy, à qui ses qualités d'attaché à la Présidence de la République n'avaient ni fait oublier son passé d'Africain, ni fait perdre ses qualités de chef.

Foureau et Lamy partent de Biskra, le 26 septembre 1898, avec une vingtaine de méharistes Chaamba comme guides et éclaireurs, environ trois cents tirailleurs algériens et spahis splendidement encadrés comme escorte, environ mille chameaux comme moyens de transport. Ils passent par Biskra, Touggourt, Ouargla, El-Biodh et suivent le cours desséché de l'Igharghar. Ils arrivent à Temassinin, situé dans le pays des Touareg Adzjer; puis ils atteignent Tadent, seuil du Tanezrouft, le plus affreux

des déserts, où les pistes sont jalonnées par des squelettes humains. Ils franchissent le Tanezrouft par des marches dramatiquement pénibles. A Iférouane, dans l'Aïr, et plus au sud, ils sont obligés de subir deux attaques de la part des Touareg qui sont refoulés avec de grosses pertes, et arrivent enfin à Agadès, à 400 kilomètres au nord de Zinder.

Ils veulent en repartir le plus vite possible, mais ils sont égarés successivement par deux guides traîtres qui font qu'après beaucoup de marches et de souffrances, ils sont ramenés à leur point de départ.

Enfin, ils traversent le désert de l'Azouat, puis la région boisée du Tagama, puis le Damergou, et parviennent à Zinder qui leur apparaît comme une « Terre promise ». De là, par Kouka, ils arrivent au Tchad, où ils se rencontrent avec les missions venant du Niger et du Congo.

C'est là la dernière des grandes explorations au Sahara; c'est, en somme, la mission Flatters reprise et couronnée de succès après dix-neuf ans d'attente.

Vers la même époque, en 1898, M. Coppolani est chargé d'étudier les rapports entre les confréries religieuses musulmanes de l'Algérie et celles du Soudan, ce qui marque l'ère d'une politique saharienne unique, qui va prévaloir du sud de l'Algérie au nord de Tombouctou.

A ce moment, se réveille Bou-Amama qui s'installe près de Figuig, hors des territoires soumis à notre influence, et loin des atteintes du sultan du Maroc. Il veut imiter Abd-el-Kader, et soulève contre nous diverses tribus comme les Douï-Ménia et les Beraber du bled Siba.

La mission Blanchet qui, organisée par le journal *Le Matin*, pénètre dans l'Adrar en 1900, ne peut être citée que pour mémoire.

En somme, dans l'histoire de la pénétration saharienne, dominant les voyages de Barth en 1852, de Duveyrier en 1859 et de Foureau-Lamy en 1898 et les occupations de Laghouat en 1852, de Touggourt en 1854, de Tombouctou en 1893, d'In-Salah en 1899, des oasis du Sud-Ouest algérien en 1902.

SECTION V.

L'EXPANSION FRANÇAISE ET LES MISSIONS
AU SAHARA DE 1900 A 1932.

a) MISSIONS AVEC CHAMEAUX.

« Les affaires sahariennes ont absolument changé d'aspect à partir de 1900 et l'expérience de ces dix dernières années a mis en lumière ce fait trop inconnu, qu'au Sahara, la pénétration politique devait précéder la pénétration scientifique et économique » (1).

Effectivement, les différents voyages effectués au cours du XIX^e siècle n'ont pas tous les mêmes buts, ni les mêmes méthodes.

Ils ont tout d'abord un but désintéressé soit scientifique, sous l'impulsion de « L'African Association », soit humanitaire, tendant à la suppression de la traite.

Mais, progressivement, le point de vue pratique prend de l'importance, et les voyageurs reçoivent toutes instructions utiles pour entrer en contact intéressé avec les peuplades et signer des conventions. On ne reviendra à la conception purement scientifique des voyages que lorsque l'occupation aura pu être suffisamment assise pour assurer la sécurité aux explorateurs.

A partir de 1902, c'est au tour du colonel Noël de se distinguer. Il multiplie les points d'eau, de Filingué à Laham, et parvient ainsi à établir une route française du Niger à Zinder sans être obligé de s'aventurer parfois en terre britannique. En même temps il obtient, dans l'est du territoire, la soumission du chef Denda.

Ainsi le troisième territoire militaire est pacifié et peut à la fois assurer la jonction avec le territoire militaire du Tchad (Fort-Lamy) et la surveillance des régions du nord. On va même jusqu'à prendre Agadès et Bilma.

C'est au commencement du XIX^e siècle que Laperrine

(1) BERNARD et LACROIX : *Historique de la pénétration saharienne*, page 193.

entrevoit et entreprend la noble et presque surhumaine tâche d'amorcer vraiment la liaison entre l'Algérie ou le Soudan.

Il préconise, au Sahara, la méthode de commander par directives données à l'avance après avoir développé chez les sous-ordres l'esprit d'initiative. Il est aussi heureux pour s'attirer l'affection de ses subordonnés que pour conquérir l'âme targuie.

Et son influence a tôt fait, pendant la Grande Guerre, de nous rallier les populations sahariennes, touareg, méharistes, soudanais, contingents Chaamba que l'offensive des Senoussistes avait failli nous rendre hostiles.

Et, alors, se produit « l'événement capital qui explique la conquête du Sahara, dit E.-F. Gautier... l'entrée définitive des chameaux au service de l'Etat français (1) ».

A partir de 1904, nos efforts redoublent pour pacifier le Sahara et assurer la jonction de l'Afrique australe avec l'Algérie : Tandis que, dans le sud de l'Algérie, le colonel Laperrine mène heureusement son œuvre saharienne, nos éléments d'A. O. F. tentent d'y coopérer. En 1904, part de Tombouctou, à la tête d'un peloton de méharistes, le capitaine Théveniant qui va rejoindre au puits de Timiaouïne un détachement algérien commandé par le colonel Laperrine et parti de Touat.

On en est même amené à délimiter le champ d'action respectif des polices sahariennes de l'Algérie et de l'A. O. F. pour faire disparaître toute cause de conflit d'attributions ou d'influences. L'accord se fait, à ce sujet, le 7 juin 1905 entre le Ministère de l'intérieur, dont dépend l'Algérie, et le Ministère des colonies, dont dépend l'A. O. F.

La ligne de démarcation des deux zones d'influence part du cap Noun, traverse en son milieu l'Adrar des Iforas et remonte vers Mourzouk.

Les reconnaissances sont faites respectivement, en 1905, du côté algérien par M. Gautier, professeur à la Faculté d'Alger et le géologue Chudeau, du côté soudanais par le commandant Gaden.

M. E.-F. Gautier traverse le Sahara par l'Adrar, Ahnet

(1) ROBER-RAYNAUD : *Le roman du Sahara*, pp. 104-105.

et Tombouctou, passant à Gao le 18 août. Chudeau et Gaden se rencontrent à Héroane le 12 octobre.

En janvier 1906, le capitaine Cauvin va de Tombouctou, par Araouan, aux mines de sel de Taoudéni où le colonel Laperrine, partant du Touat, lui a donné rendez-vous.

Les unités méharistes améliorent progressivement leur organisation.

En 1907, elles coopèrent à une nouvelle jonction entre Algériens et Soudanais. Ceux-ci sont représentés par Cauvin et Pasquier, ceux-là par Arnaud et Fortier. Et le point de rassemblement est le puits de Timiaouïne.

A la fin de 1907, M. Félix Dubois, sans escorte militaire traverse le Sahara, et arrive, le 8 décembre, à Tombouctou.

En 1908, le capitaine Colonna de Lecca se rend de Zinder dans l'Ahaggar, en passant par Agadès. Enfin, en 1909, malgré qu'il y ait de nombreux combats contre les rezzous les courriers transsahariens d'In-Salah à Gao et d'In-Salah à Zinder deviennent bimensuels. Bien plus, il est décidé, pour permettre la rencontre des caravanes soudanaises et algériennes, qu'une foire annuelle sera tenue à Tarhaouhaout.

La même année, le colonel Laperrine, commandant le territoire des oasis sud-algériennes, vient visiter le territoire militaire du Niger et pousse une pointe jusqu'à Niamey.

Mauritanie. — L'œuvre de pacification se poursuivait en même temps. Elle fut rendue plus facile par la nomination, comme successeur de Coppolani, d'un militaire, le lieutenant-colonel Montané-Capdeboscq. Celui-ci apprit, à Tidjikja, que l'assassinat de Coppolani avait été commis à l'instigation de Ma-el-Aïnine, chef religieux originaire de l'Adrar, que soutenait Ahmed-buld-Aïda, émir de l'Adrar. Ils étaient tous deux appuyés par le sultan du Maroc, qui avait envoyé, dans l'Adrar, son cousin Moulâï-Idris. Celui-ci, en octobre 1906, se porta en personne dans le Tagant à la tête de plusieurs centaines de guerriers et vint mettre le siège devant Tadjikja. Cette place fut dégagée par le lieutenant-colonel Michard, qui,

parti de Saint-Louis, ne put poursuivre davantage son succès, faute d'autorisation et d'effectif.

Ce n'est qu'en 1907 que le colonel Gouraud, nommé commissaire, occupa définitivement le Tagant mais non l'Adrar. Encore, dans le nord du Tagant, le capitaine



Opérations en Mauritanie.

Mangin, frère du futur général, fut-il massacré, avec trente méharistes, sur la piste de Tadjikja à Ouadane.

Il fallut se résoudre à occuper l'Adrar d'où partaient toutes les attaques. Dès décembre 1908, Gouraud, ayant

sous ses ordres le chef d'escadron Claudel et les capitaines Bablon et Dupertuis, attaqua les Touareg au nord, mais il fut attaqué par les Maures au sud. La campagne était rude en ce pays torride. Enfin, au mois d'août 1909, à la tête d'une colonne de cinq cents méharistes, Gouraud marcha contre l'ennemi qu'on venait de signaler se retranchant à Idjil, mais celui-ci prit la fuite à son approche, se réfugiant sur le territoire espagnol de Rio de Oro, et débarrassant la contrée sur laquelle désormais notre souveraineté était parfaitement établie.

Comme dit Rober-Raynaud, « à cette première phase, celle des chameaux succéda celle de la conquête par l'automobile et l'avion. La troisième sera celle du Transsaharien (1) ».

Nous allons voir rapidement quelles furent les principales missions à citer en exemple sans avoir la prétention de les nommer toutes.

b) LES MISSIONS AVEC AUTOMOBILES.

Les premiers essais d'automobilisme au Sahara furent faits, pendant la guerre, sous l'impérieuse nécessité des circonstances. Nous fûmes, en effet, obligés de suppléer par la traction mécanique à l'insuffisance du cheptel camelin, chargé de ravitailler nos colonnes en pays Azdjer et en pays Hoggar.

Et, par suite, nous fûmes amenés à construire des pistes. La première fut construite, en 1915, par le commandant Meynier qui traversa Touggourt, Ouargla, In-Salah et le Hoggar, et la première voiture automobile arriva à In-Salah en 1916.

Ces constructions et ces essais furent exécutés sous l'impulsion du général Laperrine.

En 1916, on utilisa des tracteurs Baby-Holl et des camions Renault munis de chenilles, mais ils ne donnèrent que relativement satisfaction.

En somme « le sable se défendait », comme le disait M. Lutaud, gouverneur général, dans son discours de 1917 au Conseil supérieur de l'Algérie.

(1) *Le roman du Sahara*, p. 105.

En 1917, un convoi commandé par le capitaine Sigorney et composé de cinq voitures munies de pneus jumelés à l'avant et à l'arrière mit cinq jours pour atteindre In-Salah. Un autre convoi, de même composition, commandé par le général Laperrine, mit douze jours.

En 1918, le général Laperrine, accompagné du lieutenant Bellot, atteignit un point situé à trois cents kilomètres au sud d'In-Salah, et un service régulier de camionnettes fonctionna entre Ouargla et In-Salah.

Les camionnettes Fiat avec pneus jumelés ne donnaient pas d'excellents résultats. Il fallait avant tout trouver une solution convenable au problème du roulage.

Ainsi M. Kégresse, ingénieur français au service de l'empereur de Russie, fut porté à adopter la chenille souple en substituant à la roue des surfaces mobiles, de manière à répartir le poids des voitures sur une large étendue. Les expériences que l'on en fit, au cours des années 1921 et 1922, furent aussi concluantes dans les sables que dans les neiges. Et, à leur suite, le général Etienne, créateur des chars de combat en France et M. A. Citroën, ayant fait construire les autos-chenilles Citroën, imaginèrent un raid d'un genre nouveau.

Parties le 17 décembre 1922 de Touggourt, les « chenilles » de la mission Haardt-Audoïn-Dubreuil arrivaient à Tombouctou le 7 janvier 1923 et rentraient par la même voie dans le Territoire des oasis où le commandant Duclos les saluait en ces termes : « L'auto-chenille a eu raison du désert. Grâce à elle, l'avion et le rail vont venir dans une triple et féconde alliance, pousser au delà de l'Equateur, jusqu'au Congo, les frontières de la patrie. »

Dès lors, le Sahara allait devenir, comme l'a dit M. Marcel Larnaude, « une sorte d'autodrome grandiose ».

On commence par projeter la reconnaissance de la voie la plus directe entre Colomb-Béchar et le Niger, et on la confie aux fils Georges et René du général Etienne. Elle comprend quatre autos-chenilles Citroën, qui, parties de Beni-Ounif, le 9 novembre 1923, passent par l'Erg

occidental, Ouallen et Tessalit, et reviennent par la Saoura.

Ces autos-chenilles vont être maintenant concurrencées par les voitures Renault à douze roues jumelées et pneus confort. M. Cardin part d'Aïn-Sefra, le 5 décembre 1923, atteint très facilement Beni-Abbès, et donne de ce système de locomotion une impression excellente.

Il reste alors à trancher la question de suprématie entre les Citroën et les Renault. Un match est conclu sur le parcours Colomb-Béchar, le Tanezrouft, Bourem. Citroën est représenté par trois voitures que conduit Dubreuil, Renault présente trois voitures pilotées par MM. Gradis et Estienne. Le départ est donné le 25 janvier 1924. Citroën, un instant distancé, rattrape Renault et le bat de quelques heures, ayant couvert la distance Colomb-Béchar - Bourem, en six jours dont cent quinze heures de marche effective.

A leur tour, MM. Haardt-Audoïn-Dubreuil, voulant confirmer leurs succès de décembre 1922-janvier 1923, entreprennent la « Croisière noire » : huit voitures à chenilles Citroën, parties de Colomb-Béchar, le 28 octobre 1924, passant par Beni-Abbès, Adrar, Taourirt, Ouallen et Tabankort, sont contrôlées à Bourem, le 18 novembre, à Zinder le 1^{er} décembre, et au Tchad le 14 décembre. Ce qu'il y a de remarquable dans ce raid, c'est qu'il a suivi le même itinéraire que la mission Foureau-Lamy, mais qu'il l'a parcouru en un mois et demi au lieu de quinze. Il se continue d'ailleurs sur Fort-Lamy, Bangui, Mozambique, traversant l'océan Indien. La mission débarque à Majunga, et entre à Tananarive, le 26 juin 1925.

Pour accomplir, si l'on peut dire, à son tour l'épreuve de la seconde manche de ce concours entre les deux maisons rivales, une douze roues jumelées Renault, pilotée par le capitaine et M^{me} Delingette, réalise l'exploit formidable, en partant de Colomb-Béchar le 15 novembre 1924, de traverser le Sahara, Fort-Lamy et l'Afrique équatoriale, Johannesburg et l'Afrique australe et d'arriver au Cap le 4 juillet 1925.

De Colomb-Béchar également, et le même jour, partent trois autres autos Renault à douze roues jumelées. C'est

la mission Gradis, portant le maréchal Franchet d'Esperey et les fils Estienne, qui va réaliser en dix-huit jours la jonction Sud-Oranais - Dahomey par Ouallen, Tessalit et Gao, après avoir fait route jusqu'à Niamey avec les Delingette.

Nous devons signaler encore, à la même époque, le raid du colonel Courtot, qui relie le golfe de Gabès au Tchad entre le 7 janvier et le 22 février 1925 par Djanel (Sahara) et Bilma sur le Niger.

Enfin, toujours à la même époque, le raid Tranin - Duverne, qui prend, lui, une direction différente des autres. Parti de Conakry, le 8 décembre 1924, il atteint Fort-Lamy, le 13 janvier 1925, Genlina (Darfour), le 31 janvier, Massaouah, le 20 février, et Djibouti, le 30 mars.

Le Sahara, ainsi traversé fréquemment et de part en part, n'est plus le pays inconnu et ignoré. L'opinion publique tout entière s'y intéresse et particulièrement dans les pays nord-africains qui en sont tout proches. C'est ainsi qu'en novembre 1926 se déroulent les phases d'un match entre les Chambres de commerce de Constantine, d'Alger et d'Oran. Un itinéraire est emprunté qui passe par Kidal, Tabankort, la vallée de Tilemsi, In-Tassit et Bourem, puis un autre, meilleur, est suivi par les Oranais, traversant successivement Beni-Abbès, Timoudi, Adrar, Reggan et Bourem. Cet itinéraire parcourt la région la plus désolée, le Tanezrouft, mais il est le plus court. C'est donc celui que doivent prendre les automobiles, laissant aux chameaux la piste du Hoggar, plus longue certes, mais parsemée de plus nombreux points d'eau. Le voyage d'aller demande sept jours quatre heures. Le voyage de retour est plus rapide et ne demande que quatre jours et dix-sept heures.

Au début de janvier 1927, le lieutenant Georges Estienne bat tous les records de vitesse. Parti de Paris, le 7 janvier 1927, dans une petite Renault, il arrive à Fort-Lamy, le 18 janvier, à 22 heures, ayant notamment franchi le tronçon Colomb-Béchar - Bourem en 68 heures.

Les succès des voyageurs et des commerçants ne s'arrêta pas là. Avec le progrès de l'industrie automobile, ce ne furent plus seulement les voitures qui allèrent traver-

ser le Sahara. Ce furent encore les gros camions de transport : ainsi, cette mission transsaharienne Renault qui, au début de 1932, alla d'Alger à Gao, à une vitesse moyenne de 39 km. 500. Elle était dirigée par M. Fouché, assisté de MM. Lemargeat, Martin, Bousquet, Paule, Jarraud et Girard. Elle comprenait des camions Renault, gros porteurs avec moteurs à huile lourde, montés sur pneus confort avant de 270/22 et pneus jumelés à l'arrière de 300/20. L'un avait quatre cylindres 25 CV, l'autre avait six cylindres 40 CV, moteurs démarrant à froid. Ils étaient, en outre, équipés d'un outillage spécial, notamment de deux gros tubes d'acier qui, étendus en avant des roues jumelées arrière, permettait aux camions de se désensabler. La traversée d'Alger à Gao fut faite également par des camions Berliet-Diesel, qui réussirent à transporter sept tonnes de bout en bout de l'itinéraire.

Au cours de l'hiver 1928-1929, l'Organisme d'études du transsaharien constitua quatre missions qui firent, sur près de 30.000 kilomètres d'itinéraire, des reconnaissances très fructueuses et très complètes.

Après quoi, au début d'octobre 1929, il faut noter l'exploration de M. Conrad Kilian, chargé de mission par le Ministère des colonies, par celui de l'instruction publique, par l'Institut de France, par la Société de géographie, sur les confins Touareg-Tehou, dans une des rares régions à peu près inconnues de l'Afrique, s'étendant à l'ouest du massif du Hoggar entre la Tripolitaine et l'A. O. F.

En février-mars 1930, eut lieu le rallye-auto qui avait pour but de joindre, par delà « les horizons de douceur et de feu », le littoral méditerranéen, aux rives du Niger. Suivant l'itinéraire indiqué sur le croquis, d'autre part, il devait joindre à Gao, par un itinéraire aller et un itinéraire retour, nos principaux ports nord-africains : Oran, Bône, Tunis.

Enfin, pendant l'été de 1930, le maréchal Lyautey, qui voulait avoir, pour l'Exposition coloniale de 1931, des documents sur la civilisation préhistorique des populations ayant habité le Centre-Africain, chargea le com-

mandant Bemard Le Pontois d'organiser et de diriger cette mission essentiellement scientifique.

Celui-ci, s'adressant aux Sociétés des automobiles Peugeot, des moteurs Diesel, aux Sociétés Lafly et Michelin, partit d'Alger, le 23 novembre 1930, avec trois voitures lourdes pesant quatre tonnes et pouvant en porter trois. Leurs moteurs, d'une force de 40-45 CV, et marchant au mazout, ne dépensaient pas quinze francs par cent kilo-



Joindre par delà « les horizons de douceur et de feu » le littoral méditerranéen aux rives du Niger
Rallye auto février-mars 1930 d'après un schéma de « l'Illustration » du 18 janvier 1930.

mètres. Une boîte de vitesse spéciale comprenait huit vitesses pouvant donner entre 1 et 40 kilomètres à l'heure.

On pouvait même employer, comme carburant, l'huile d'arachide à la place de mazout.

D'Alger, la mission passa par Laghouat, Ghardaia, El-Goléa, Fort-Miribel, In-Salah, Reggan, Tabankort, Gao, Ansongo, Ménaka, et revint par Ansongo, Gao, Tombouctou, Kidal, Tin-Aouten, Tamanrasset, In-Eker-Angouid, Fort-Flatters, Ouargla, Touggourt, El-Oued, Tozeur, Gabès, Sfax et Tunis (voir croquis).

A signaler encore la randonnée de M. Henry Clérisse et de ses compagnons : M. Henry Clérisse était envoyé spécial de l'*Intran*, et chargé de mission par les Ministères des colonies et de l'instruction publique, et par le Muséum d'histoire naturelle.

Départ, le 24 novembre 1931, d'Alger, pour entreprendre un long voyage de 25.000 kilomètres en terre africaine.

Moyens de transport : voiture de tourisme. Camion Ford de 1.800 kilogrammes, à châssis long renforcé, montés sur pneumatiques à basse pression.

Itinéraire : Alger, Biskra, Touggourt, Ouargla, El-Goléa, In-Salah, Tadjmout, Arak, In-Eker, Fort-Laperrine, Silet, Tin-Zouaten, Kidal, Tabankort, Gao, Tombouctou, Niafamki, Ségou, Bamako, Kayes, Tambacounda, Kaolack, Dakar; retour à Bamako, puis passage à Sikasso, Bouaké, Bingerville, Bobo-Dioulasso, Ouagadougou, Niamey, Maradi, Kano, Maidouzari, Fort-Lamy, Yaoundé. Retour jusqu'à Gao, passage par Tabankort, Kidal, Tin-Zaouten, Silet, Fort-Laperrine, In-Eker, Arak, Tadjmout, In-Salah, El-Goléa, Ghardaïa, Laghouat, Djelfa, Blida, Alger.

Le véhicule transsaharien (1).

Nous venons d'assister à une évolution complète du modèle de voiture propre à traverser le Sahara. On doit donc se demander quel est le véhicule transsaharien par excellence. Cela dépend, du terrain et des conditions à remplir.

Il faut donc rechercher le type de voitures le plus capable de parcourir tous les terrains, la « hamada »

(1) D'après capitaine NOUVEAU : *Bulletin de l'armée d'Afrique*, novembre 1927.

rocheuse et le « reg » faciles à franchir, la « sebka » et la « pointe des dunes » aux fonds sablonneux. Ce véhicule, apte à parcourir tous les terrains, devra avoir une adhérence considérable, et une faible pression unitaire.

On pourra utiliser, pour certaines parties du parcours, un véhicule spécialement approprié à la piste, et qui pourra réaliser ainsi des vitesses voisines de celles que l'on atteint sur les routes métropolitaines.

Parmi les véhicules aptes à circuler sur tous les terrains, les meilleurs sont à chenilles soit métalliques (char de combat, tracteurs agricoles), soit souples (Citroën, Kégresse). Leur adhérence est maxima lorsque tous les essieux sont moteurs; on dit même alors, en termes techniques, qu'il y a « adhérence totale ».

Quant aux véhicules destinés à la piste, ils devront avoir le châssis surélevé, pouvoir faire une moyenne de trois cents kilomètres par jour, et en même temps, grâce à un démultiplicateur, pouvoir monter des pentes supérieures à 20 p. 100, aborder les passages délicats sans trop de difficultés grâce à la faible pression unitaire donnée par des roues jumelées ou des pneumatiques à grosse section.

Toutes ces voitures devront être de série, pour la baisse des prix et la facilité des rechanges.

En ce qui concerne les conditions auxquelles ces voitures diverses devront satisfaire, elles seront les suivantes : transporter du personnel, transporter du matériel, pouvoir remplir des missions spéciales, reconnaissances, escorter de l'aviation, combats. Pour les combats seulement, il faudra des voitures spéciales ayant la possibilité de s'écarter franchement des routes, et de porter des plaques de blindage de 5^{mm},5 pesant cinquante kilogrammes au mètre carré, et protégeant contre les balles.

Il y aura lieu, d'autre part, de travailler à l'amélioration constante des pistes, de placer en tête de chacune d'elles un atelier pouvant exécuter les grosses réparations, et de munir chaque voiture d'un poste émetteur et récepteur de T. S. F.

c) MISSIONS AVEC AVIONS.

Avec les progrès énormes faits par l'aviation pendant la guerre, l'avion ne devait pas tarder à entrer en ligne pour faire la reconnaissance de tous les pays entre Algérie et Soudan, et chercher les itinéraires les plus propres à leur liaison.

Dès 1921, le colonel Tulasne prépare ses raids en vue d'organiser les routes aériennes de l'Afrique Occidentale et la liaison de ce pays avec l'Algérie. Enfin il part de Dakar le 15 janvier 1925, atteint Adrar le 19, et Colomb-Béchar le 20.

A leur tour, les colonels de Goys et Vuillemin veulent rechercher les meilleures routes aériennes entre, d'une part, la métropole et, d'autre part, l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale. Ils partent de Paris le 25 janvier, arrivent à Adrar le 30, à Gao le 5 février, à Niamey le 7. Au départ de Niamey, le 10 février, un des appareils s'écrase sur le sol. Il y a des victimes et la mission est arrêtée par ordre de Paris.

A peu près à la même époque, exactement le 3 février 1925, les capitaines Lemaître et Arrachart partent de Paris pour Dakar. Le 27, ils atteignent Kayes où ils demeurent jusqu'à ce qu'ils reçoivent un moteur qu'ils ont demandé à Dakar. Après de nombreuses tergiversations, ils rentrent à Paris, le 24 mars 1925.

A la fin de l'année 1929, les aviateurs Bailly, Reginensi et Marsot établissent la liaison ultra-rapide entre Paris et Madagascar. Partis du Bourget le 28 octobre, ils atterrissent le soir même, à Oran, le 29 à Reggan, le 30 à Niamey, le 31 à Zinder, le 1^{er} novembre à Fort-Lamy et Bangui, le 2 à Luluobourg, le 3 à Broken-Hille, le 4 à Quilimané et le 5 à Tananarive.

Ils repartent le 12 novembre, couchent le même soir à Quilimané, le 13 à Elisabethville, le 14 à Coquilhatville, le 15 à Zinder, le 16 à Niamey, le 17 à Adrar. Enfin, après être passés par Malaga, et Carthagène, ils arrivent le 20 au Bourget.

C'est très peu de temps après, en décembre 1929 — tous les journaux l'ont raconté — qu'est exécutée la mis-

sion transsaharienne Proust-Peugeot. M. Louis Proust, député élu de la Haute-Volta et du Soudan, vice-président des Commissions de l'aéronautique et des colonies a été chargé : 1° par le Ministre de l'air, de rechercher les emplacements les plus propices d'atterrissage et les points d'eau pour les avions qui survoleront le Sahara; 2° par le Ministre des colonies, d'étudier la création et l'organisation d'une ligne de transport automobile reliant notre Afrique du Nord et nos colonies d'Afrique occidentale et équatoriale.

Pour cela, Louis Proust entreprend le raid transsaharien Alger - Dakar et retour de plus de 15.000 kilomètres avec étapes de 600 à 15.000 kilomètres sans ravitaillement d'aucune sorte avec des voitures Peugeot à série à quatre roues simples. Ces têtes d'étapes sont : Alger, Ghardaïa, Timimoun, Reggan, Tombouctou, Mopti, Bamako (ou Reggan, Gao, Niamey, Ouagadougou, Bamako) et Dakar.

Par la suite, les pouvoirs publics montrent très fréquemment le haut intérêt qu'ils attachent à ces liaisons.

Ainsi, il ne faut pas oublier de signaler que, en 1931, M. Dumesnil, Ministre de l'air, fait, sur un avion piloté par Costes, une tournée d'inspection en A. O. F. Il part du Bourget le 5 avril, survole Bordeaux, Madrid, Tanger, Mèlilla, Aïn-Sefra, Colomb-Béchar, Reggan, Ouallen, Gao, Tombouctou, Ségou, Bamako, Kayes, Dakar, Port-Etienne, Agadir, Marrakech, Casablanca, Fez, Rabat, Tanger, Malaga, Valence, Barcelone, Marseille, Lyon, Paris.

Etant donné l'insécurité du Rio de Oro, mise en évidence par l'infortune de Reine et Serre, on se demande si la véritable liaison aérienne Paris - Dakar ne devrait pas employer la voie suivie par le Ministre de l'air survolant Reggan, Gao, Bamako.

L'itinéraire suivi par la mission d'Estailleur-Chante-raine, quand elle a accompli le périple aérien de l'Afrique, du 8 avril au 17 juillet a survolé Tanger, Rabat, Agadir, Port-Etienne, Dakar, Konakry, Kankan, Benger-ville, Grand-Bassam, Accra, Cotonou, Douala, Libreville.

A ce moment le voyage Bordeaux à Bangui, via

Brazzaville, dure 40 jours. Celui de Bordeaux à Bangui, via Douala, dure 25 jours.

Enfin, Moench-Bertin passant notamment par Colomb-Béchar, Reggan, Gao, Fort-Lamy, joignent Istres à Tananarive du 30 octobre au 5 novembre 1931.

A signaler encore : 1° le voyage fait par Costes, Véron, Schneider. Départ, le 16 février 1932. Retour, le 23 avril, par le Tchad, Bilma, Djab; 2° le voyage fait par Goulette-Salel. Départ, le 17 avril, à 4 h. 25. Arrivée le 20 à 23 h. 40, en passant par Colomb-Béchar, Reggan, Gao, Niamey (avion Farman 190, moteur Lorraine de 300 CV); 3° le voyage fait par d'Estailleur-Chanteraine. Aller : Paris, Djibouti; retour : Djibouti, Niamey, Ouagadougou, Bamako, Dakar, Port-Etienne, Agadir (1).

L'expérience acquise au cours de toutes ces missions avec avion montre que les dispositions les meilleures pour rendre pratique la circulation aérienne au Sahara sont les suivantes :

1° Faire doubler la ligne aérienne d'une infrastructure comprenant une piste automobile, un balisage assez dense et visible de nuit comme de jour, des terrains d'atterrissage avec dépôts d'essence et d'ingrédients, des ateliers de réparation et de dépannage;

2° Etablir un service météorologique et un service radiogoniométrique;

3° Doter tous les avions, naturellement d'un appareil de T. S. F. et, en plus, de systèmes de signalisation : fusées, ballons ou cerfs-volants devant permettre de les retrouver en cas de panne.

d) MISSIONS AVEC AUTOS ET AVIONS.

On en arriva finalement à employer avec facilité et de concert les deux moyens de locomotion précités, l'auto et l'avion. Leur union d'ailleurs constitue le moyen d'investigation de l'avenir.

Déjà, en 1919, c'est en liaison avec trois avions que les

(1) D'après la *Revue militaire française* du 1^{er} novembre 1925 : « A propos des raids transsahariens. »

sept voitures de la mission Bettembourg parcoururent plus de 2.800 kilomètres. Le commandant Bettembourg avait été chargé par le général Nivelles, avec le concours du lieutenant Audoin-Dubreuil, d'organiser un vaste circuit englobant tous nos postes de l'Extrême-Sud.

Et déjà aussi, en décembre 1919, fut décidé le fameux raid aérien Laperrine-Vuillemin. L'escadrille devait être ravitaillée en vivres et en essence par la 141^e compagnie-auto du 27^e escadron du train d'Alger. Trente et une voitures, dont trente chargées de matériel pour l'aviation et le poste de T. S. F. de Tamanrasset, quittaient Ouargla, le 26 décembre 1919. Le 31 janvier suivant, neuf d'entre elles atteignaient le Hoggar.

Le 14 février, l'avion du général Laperrine, et celui du commandant Vuillemin devaient faire un atterrissage forcé dans le Tanezrouft. En somme, le raid finit moins bien qu'on ne l'avait espéré. Le général Laperrine trouvait la mort, tandis que le commandant Vuillemin par un prodige d'audace atteignait le but.

Pour tenter la liaison Alger - Tombouctou - Dakar, le commandant Vuillemin, accompagné du lieutenant Chales, réussit là où le général Laperrine, passager de l'adjudant Bernard succomba, là où le capitaine Dagnaux ne put achever sa tâche, là où le commandant Roland et son pilote, le lieutenant d'Aleman, faillirent payer de leur vie la panne et la destruction de leur avion dans le désert.

En fin mars 1930, la démonstration du colonel Vuillemin est beaucoup plus éloquente. Il pilote un petit biplan de tourisme équipé d'un moteur de 60 CV, type Caudron.

Attachées au sol et liées à la piste, trois automobiles retrouvent aux étapes fixées cet avion et celui qui l'accompagne. Les voitures ont à leur bord MM. Sordet et Dupuis, M. et M^{me} Delauney, M. et M^{me} Caudron. Ce groupe de deux avions et de trois autos excursionne à travers le Sahara suivant l'itinéraire : Laghouat, El-Goléa, Adrar, Reggan, Gao.

Enfin, grâce à l'activité de la Compagnie générale transsaharienne et de la Compagnie aérienne française,

le 29 novembre 1931, a lieu le premier voyage régulier de Marseille à Gao qui emprunte à la fois l'auto et l'avion (1).

Du bjord de Reggan s'envolent à 7 heures deux Farman 190, l'un à moteur Renault 250 CV, piloté par Arrachart, l'autre à moteur Titan d'égale force piloté par Obrecht. Le 27 décembre a lieu le second voyage régulier.

La liaison Méditerranée - Niger, ainsi que nous le verrons plus loin en détail, qui était assurée, depuis 1927, au moyen de services réguliers de transports automobiles par la « Transsaharienne », se trouve accélérée de deux jours, en substituant l'avion à l'auto sur le parcours Reggan - Gao.

Plus tard, en 1933, il est du plus haut intérêt de suivre la mission Vauthier, chargée d'explorer, aux confins du Sahara, la région inconnue du Ténéré. Elle dispose : d'une part, d'un avion trimoteur métallique d'un rayon d'action de 1.200 kilomètres, muni d'un poste de T. S. F. émetteur-récepteur sur ondes longues, et d'un important matériel photographique et cinématographique; d'autre part, de deux camions à roues arrière jumelées et portant trois tonnes de charge utile, plus toutes réserves de matériel T. S. F. de dépannage pour auto et avion, et, enfin, plus de trois cent cinquante rations de vivres pour une cuisine sommaire et des tentes de campement.

Au fur et à mesure que la sujétion de l'aviation actuelle à la piste paraît plus évidente, ce sont les itinéraires terrestres, et, en particulier, ceux que les frères Estienne ont reconnus et fait adopter pour les services automobiles transsaharien, qui s'imposent pour l'aviation.

SECTION VI.

LES PROJETS DE TRANSSAHARIEN.

Dans la section précédente, relative à l'étude de l'expansion française au Sahara, nous avons vu que Rober-Raynaud (2) avait distingué trois phases. La première,

(1) Voir Henri BOUCHE : *Illustration* du 23 janvier 1932.

(2) *Le roman du Sahara*, pp. 104-105.

celle qui a utilisé les chameaux; la seconde, celle qui a employé l'automobile et l'avion. Il nous reste à étudier la troisième, future, celle qui aura recours au Transsaharien.

Plan de l'étude du Transsaharien.

- A) *Généralités.*
- B) *Les projets.*
- C) *Tergiversations.*
- D) *Point de vue technique : a) Eau; b) Sable.*
- E) *Point de vue financier et administratif : a) Coût; b) La main-d'œuvre; c) Esquisse de l'organisation des chantiers; d) Travaux au Soudan; e) Exploitation; f) Voyageurs; g) Marchandises.*
- F) *Discussion des tracés :*
 - 1° *Directives pour les tracés;*
 - 2° *Etude en détail de chaque tracé. — Jonction des divers tracés avec les ports de la Méditerranée;*
 - 3° *Les tracés soudanais. — Liaison avec le Sénégal, la Côte d'Ivoire et l'Afrique Centralè.*
- G) *Point de vue de la sécurité.*
- H) *Point de vue économique :*
 - Les effets du Transsaharien en Afrique du Nord.
 - Le chômage. — La crise viticole.
- I) *Point de vue militaire.*
- J) *Point de vue de la défense nationale.*
- K) *Point de vue politique.*
- L) *Point de vue international : Le Transafricain. — Rôle national et mondial du Transsaharien.*
- M) *Les chemins de fer transcontinentaux étrangers.*
- N) *Comparaison et entraide des divers moyens de locomotion :*
 - 1° Chameaux;
 - 2° Autos et avions;
 - 3° Collaboration de la route et du rail;
 - 4° Chemins de fer et navigation.
- O) *Conclusion sur la voie de pénétration par la Sahara et le Transsaharien.*

A) GÉNÉRALITÉS.

Une étude excellente quoique tôt venue du problème fut faite d'abord, en 1859, par le commandant Hanotaux, puis, beaucoup plus tard, par l'ingénieur Duponchel dans son livre *Le Transsaharien et la colonisation africaine*. Celui-ci parut en deux éditions, séparées par un intervalle de douze années, 1879-1890. L'auteur y considérait le Transsaharien comme le seul moyen de vaincre en Afrique l'éternel ennemi l'Anglais.

D'ailleurs, en 1889-1890, la conférence de Berlin décréta qu'une occupation en Afrique ne pouvait être valable que si elle était effective. Nous songeâmes donc à relier notre Afrique Mineure à notre Afrique Noire. Et depuis, il coula tant d'encre sur cette question qu'il n'y aurait plus rien, semble-t-il, à y ajouter. Nous allons donc nous contenter d'en dégager les points essentiels.

B) et C) PROJETS ET TERGIVERSATIONS.

L'importance du problème ayant été démontrée, il en résulta plusieurs projets qui, s'échelonnant dans l'espace d'une vingtaine d'années, furent tous très intéressants et tentants. Tout d'abord, il y en eut un présenté par *M. Paul Leroy-Beaulieu* en 1904, un autre par *M. Souleyre* en 1907. Ce projet faisait passer le Transsaharien par Philippeville, Biskra, Bourem et Tosaye (pont sur le Niger).

De là partaient un embranchement vers le Tchad et un vers Ouagadougou qui est à une distance totale de 3.547 kilomètres de la Méditerranée.

En 1911, le projet de la Société d'études, présenté par *M. Berthelot*, aboutissait à une conclusion très favorable démontrant la possibilité de construction d'un Transafricain, moyennant une simple nivellation de la plateforme du terrain.

Il y eut deux missions :

1° La mission Maître-Devallon - Savary-Bretzner. Elle suivit la ligne partant d'Orléansville et passant par Bem-Abbès et Adrar du Touat.

2° La mission Niger-Monseran, du Touat au Tchad, passa par Silel, Agadès, Zinder, Nguimi.

Notons encore :

— en 1915, le projet du capitaine *Provolille*;

— en 1917, le projet *Sabatier* qui proposa un tracé d'Oran à Tosaye par Aïn-Temouchent, Kenadsa, la vallée de la Saoure, et une ligne hardiment nord-sud à partir d'Adrar.

M. Sabatier fils réunit, en 1922, dans un volume intitulé *Le Transsaharien* l'ensemble des travaux de son père et cet ouvrage donna à M. A. Sarraut (qui n'avait rien dit du Transsaharien dans son magistral programme d'outillage des colonies) l'occasion d'écrire dans une préface: « Le jour prochain, il faut l'espérer, où elle aura réalisé le Transsaharien, la France de la Marne et de Verdun aura gagné pour l'humanité une nouvelle victoire, moins sanglante, mais aussi belle que celles qui l'immortalisent à jamais »;

— en 1919, le *projet du colonel Godefroy* qui se rallia au *projet Fontaneilles* de 1921 passant par Oran, Colomb-Béchar, Tire-Choumine et Tosaye;

— en 1919-1920 (pour mémoire), le *projet du général Calmel* qui passa par le Sud-Marocain, le Tafilalet, le Rio de Oro, la Mauritanie et le Sénégal. Il eut l'inconvénient de doubler la voie maritime, et de laisser de côté la mise en valeur de la vallée du Niger.

De son côté, le Comité national du Rail africain présidé par M. Vivier de Streel, fit, dans tout le pays, une active propagande.

En janvier 1923, le commandant Bettembourg, aidé de M. Gilles Cardin, déposa un remarquable rapport qui aboutit à ce qu'une Commission du Conseil supérieur présidée par le général Mangin recherchât, par l'intermédiaire du Ministère des travaux publics, une Compagnie, qui serait concessionnaire pour l'exploitation et la construction de cette ligne.

Les travaux furent d'autant mieux lancés que le Conseil supérieur de la Défense nationale songeait, pour la prochaine guerre, au transport rapide des troupes soudanaises et des matières grasses produites par l'A. O. F.

Mais, à partir de 1924, la crise financière eut pour résultat de faire abandonner les pourparlers.

En 1926, on pensa à utiliser, pour la construction du Transsaharien, les prestations en nature du plan Dawes.

En 1928, on arriva enfin à créer un organisme d'études indépendant. Il put disposer d'un crédit de 11 millions 500.000 francs, parmi lesquels 4 millions furent fournis par l'Etat français, 3 millions par les grands réseaux de

chemin de fer français, 3 millions par l'Algérie, 500.000 francs par le Maroc, 500.000 francs par la Tunisie, 500.000 francs par l'Afrique occidentale. Il eut pour secrétaire général M. Rober-Raynaud et pour rapporteur général Maître-Devallon. Ce dernier lut son rapport devant une Commission d'études de cent membres, constituée au Ministère des travaux publics sous la présidence de M. Steeg.

Ce rapport ne fut pas mis dans le commerce, mais un intéressant résumé dû à M. Rober-Raynaud fut publié, dans le *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, en 1930, sous le titre : « La vérité sur le Transsaharien », et rappelé par M. Valet dans la *Revue économique internationale* de septembre 1931 (1) :

Il fit les considérations suivantes :

D) AU POINT DE VUE TECHNIQUE « EAU ».

Peut-on dire que le ravitaillement en eau de la main-d'œuvre sera une question angoissante, parce que les eaux du Niger ne pourront être refoulées que sur 800 kilomètres, et qu'il y aura 1.500 kilomètres où l'on ne disposera que d'une eau rare, fétide? Non.

Il est démontré que l'utilisation de nombreux puits artésiens et sources suffira à alimenter en eau le personnel d'exploitation.

D'autre part, la question de l'eau ne présente plus de difficultés, grâce à l'adoption de locomotives marchant avec moteurs Diesel, employant, comme au Sénégal, le mazout ou l'huile végétale. « L'arachide suit le rail ».

« Le gros avantage de ces moteurs est de ne consommer que 200 grammes d'huile lourde par cheval-heure contre 1 kilogramme de charbon avec la locomotive courante, de sorte que 12 tonnes de combustible suffisent pour franchir les 2.200 kilomètres du Transsaharien; c'est juste le chargement d'un petit wagon de 2 essieux.

» Quant à la consommation d'eau, n'en parlons pas :

(1) Sur le Transsaharien :

ROBER-RAYNAUD : *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, 1930.

VALET : *Revue économique internationale*, sept. 1931.

un radiateur de mille litres suffit pour assurer le fonctionnement pendant dix jours.

» Enfin, si jusqu'à présent, le mazout, d'origine minérale et étrangère a été leur combustible usuel, elles marchent aussi bien avec les huiles végétales (ricin, arachide, palme, coton, sésame), et, précisément, l'A. O. F. est la terre promise de toutes ces huiles, de sorte que nous n'aurons même pas à importer de combustible pour les locomotives du Transsaharien » (1).

Relativement aux eaux pluviales qui pourraient déchausser la voie, on évitera de suivre le pied des montagnes, où se font leurs plus grandes précipitations, et les lits desséchés d'oueds qui se transforment soudain en torrents impétueux.

Ballast. Sable. — Les cailloux trouvés sur place constitueront facilement le ballast qui portera des types spéciaux de traverses ou de rails, pouvant subir de brusques et grands écarts de température. Et le sable qu'ils produiront n'encombrera pas la voie, si l'on construit celle-ci en très légère surélévation, et si on la protège par des tranchées, des clayonnages et des plantations... pas plus qu'il ne détériorera les locomotives précitées, dont les organes seront tous sous carter. (Eventuellement, on placerait des machines de secours tous les six cents kilomètres.)

Ouvrages d'art. — Ceux-ci sont inévitables, mais ils pourront être momentanément différés en faisant passer, pendant quelque temps, la voie sur un remblai provisoire peu élevé. En tous cas, il n'y a pas de pente supérieure à 15/1.000^e, ni de courbes d'un rayon inférieur à 500 mètres.

E) AU POINT DE VUE FINANCIER ET ADMINISTRATIF.

Le prix de construction du Transsaharien qui, d'après les uns, serait de cinq milliards, d'après les autres, de trois milliards, serait seulement de deux milliards pour ceux qui n'accordent au tracé qu'une longueur de 3.400

(1) ROUX-BERGER : *Revue économique française*, janvier-février 1932, page 37.

kilomètres. On peut dire, en moyenne, que la construction coûterait 3 milliards, dont 700 millions d'intérêts intercalaires et qui seraient employés à raison de :

1 milliard 700 millions pour la partie saharienne;

1 milliard 300 millions pour la partie soudanaise.

Et, puisqu'il n'y aurait aucune expropriation à faire, on peut dire que ces prix seront nets.

Il faudrait donc compter environ « 400 millions par an à demander à l'épargne sous forme d'obligations garanties par l'Etat, c'est absolument insignifiant pour un peuple qui fournit, à jet continu, des capitaux à tous les pays du monde; mis en goût par notre générosité, ces derniers passent, de plus en plus souvent, à notre caisse qui, ces temps derniers, leur a délivré de quoi faire plusieurs Transsahariens ».

Dans ces conditions par « l'excellence de son profil et la facilité de son organisation technique », il pourrait couvrir les dépenses d'exploitation, tout en gardant des tarifs relativement bas.

Bien entendu, au début, avant que le trafic ne soit complètement organisé, il y aurait un déficit d'exploitation qui pourrait atteindre 70 millions, et qui pourrait être comblé dans 10 ans au maximum.

Il serait certainement indispensable que les risques de l'entreprise fussent assumés intégralement par une « Compagnie nationale du Transsaharien », qui comprendrait comme actionnaires l'Etat français, l'Algérie, l'A. O. F., le Maroc, les Réseaux de chemin de fer, les Réseaux intéressés de l'Afrique du Nord, qui fourniraient un capital actions assez faible. Des obligations, garanties par l'Etat français, apporteraient le reste du capital.

Afin de diminuer la perte provenant des intérêts intercalaires, il faudrait que la construction, une fois décidée, se fit le plus rapidement possible.

D'ailleurs l'effort financier à demander à la métropole pourrait être atténué au moyen de la contribution à apporter par chacune des colonies nord ou ouest africaines, eu égard au profit qu'elles retireraient de chemin de fer.

Et pourquoi la plus-value donnée aux terrains traver-

sés par la ligne, ne servirait-elle pas à payer les frais de construction ?

b) *Main-d'œuvre*. — A propos de la main-d'œuvre, il faudrait qu'elle fût prise rationnellement dans les pays limitrophes, de façon à ne pas les gêner, et pour cela essayer d'abord tous les moyens mécaniques propres à la diminuer.

Il faudrait prévoir 600 ouvriers sur les chantiers de l'Afrique du Nord, et 2.000 à 3.000 à demander au Sud-Marocain et aux oasis du Touat et du Gourara, recrutement d'ailleurs particulièrement facile pour le tracé occidental.

En A. O. F., il suffirait de 400 travailleurs, 150 marins et 1.500 ouvriers de chantier.

Cela ferait, en tout, près de 6.000 travailleurs. Et, comme P. Deloncle objecte qu'il en faudrait 3.000 se renouvelant, on peut lui répondre que tous les travailleurs énumérés pourraient être divisés en deux grandes équipes se remplaçant tous les six mois.

Où donc trouver ces différents ouvriers ? Le général Descoins (1) propose d'utiliser comme travailleurs, tout au moins pour la partie du chemin de fer la plus rapprochée de l'Algérie, les bataillons d'infanterie légère d'Afrique, et d'employer autant que possible la main-d'œuvre pénitentiaire militaire et civile. L'instruction du 9 novembre 1925 (article 3) stipule en effet : « Les militaires condamnés à une peine de travaux publics sont employés à des travaux d'utilité publique ». D'autre part, un décret du 13 décembre 1894 prévoit la création de sections mobiles de forçats, transportés pour effectuer des travaux dans les colonies autres que l'Algérie, travaux qui seraient certes pénibles, mais qui exerceraient sur eux une action moralisante : on pourrait, dans ce cas, prendre la précaution d'échelonner ces travailleurs en partant du nord : d'abord, viendrait la main-d'œuvre fournie par les bataillons d'Afrique, puis la main-d'œuvre pénitentiaire militaire, puis la main-d'œuvre pénitentiaire civile.

(1) *France militaire* du 27 février 1930.

Mais, en aucun cas, l'on ne peut accepter l'objection du capitaine Leheureux : « On ne peut compter, pour construire le Transsaharien, que sur la main-d'œuvre fournie par les oasis qui seraient ainsi dépeuplées ». On peut lui répondre qu'on peut éviter cet inconvénient par une sage répartition.

A ceux qui font ressortir la rareté de la main-d'œuvre, on peut faire remarquer qu'elle est assez abondante pour



Itinéraires transsaharien-transafricain.

permettre aux Mossi d'émigrer régulièrement, et depuis longtemps, dans la Gold-Coast, où le gain de nombreuses livres les attire. D'ailleurs, s'ils le font, c'est parce qu'ils

ne peuvent pas travailler chez eux, n'ayant pas de moyen de transport pour évacuer leurs produits.

D'autre part, il est à noter que les ouvriers agricoles algériens, qui se déplacent facilement par milliers même dans la métropole, fourniraient un appoint considérable, et l'on pourrait facilement encore trouver 3.000 manœuvres, comme on l'a déjà fait pour le creusement du canal de Sotuba.

c) *Esquisse de l'organisation des chantiers.* — Les chantiers pourraient être organisés de la façon suivante : En tête, viendrait une équipe d'études munie d'autos avec T. S. F. (40 hommes), plus loin viendrait un chantier de construction de piste (15 hommes) plus encore le chantier principal de la plate-forme (500 hommes), puis le chantier de ramassage du ballast (100 hommes), celui du répandage du ballast et de la pose de voie mécanique (150 hommes).

Enfin, répartis aux endroits nécessaires, les chantiers des ouvrages d'art (500 hommes).

Les ravitaillements avancés, les déplacements de camps seraient faits par des équipes spéciales.

Il faudrait songer également à organiser, pour ces travailleurs, les soins physiques, intellectuels et moraux.

Ainsi l'on peut compter que l'on arriverait à construire en moyenne 1.600 kilomètres par jour pendant 200 journées de travail chaque année.

M. Roux-Berger (1) prétend même qu'on pourrait « poser 4 kilomètres par jour sans fatigue, sans douleur et sans décès, au moyen de rails de 18 mètres de long au moins. Ces rails seraient assemblés sur les traverses dans un atelier, installé à un endroit favorable loin des chantiers de pose et ils seraient amenés sur la plate-forme par un train de pose. Ainsi, la formule traditionnelle : « un cadavre de Noir par traverse, un cadavre de Blanc par kilomètre » ne s'appliquerait plus.

d) *Travaux au Soudan.* — Pendant ce temps, au Soudan, à partir d'In-Tassit et vers le sud, les travailleurs noirs pourraient construire 1 kilomètre de ligne chaque

(1) *Revue économique française*, janvier-février 1932, p. 36.

jour, pendant 260 jours par an. Mais il faudrait, au préalable, qu'on leur apportât tout le matériel nécessaire par Dakar ou Kaolak, puis, par le chemin de fer à voie de 1 mètre aboutissant à Koulikouro sur le Niger, enfin, par le Niger, de Ségou à Kérango, au moyen de 35 chalands de 100 tonnes et de 12 remorqueurs de 80 à 100 chevaux.

c) *Exploitation*. — Il faudrait également que « la Compagnie nationale du Transsaharien » assurât une vie confortable aux employés européens de l'exploitation et à leur famille, prévît l'instruction et l'éducation de leurs enfants, et leur donnât en moyenne un congé de six mois tous les deux ans. Il faudrait qu'elle assurât un bien-être proportionné au personnel indigène.

f) *Voyageurs*. — Quant au trafic, celui de voyageurs ne représenterait qu'une infime proportion du trafic total. Il y aurait un contingent important d'Algériens qui essaieraient dans toute l'Afrique centrale, et un non moins important, provenant des colonies étrangères voisines des nôtres. Pour les petits parcours, il suffirait d'atteler quelques wagons de voyageurs aux wagons de marchandises. Pour les grands parcours, comme entre Oran et Tosaye, on constituerait, par semaine, deux ou trois trains « rapides », munis de tout le confort désirable. Le prix de leurs places serait de 4.000 francs en 1^{re} classe, 3.000 francs en 2^e classe, 2.000 francs en 3^e classe. Leur vitesse serait de 85 kilomètres en palier, 47 kilomètres en côte de 5/1.000, 60 kilomètres en moyenne. Ainsi Bourem se trouverait à 2 jours d'Oran, et 3 jours et demi de Marseille. La Nigeria se trouverait à 5 jours de Londres.

g) *Marchandises*. — Le trafic des marchandises serait beaucoup plus important, soit que des produits manufacturés viennent de l'Europe et de l'Afrique du Nord vers le Soudan, soit que des produits agricoles et pastoraux s'acheminent du Soudan vers l'Afrique du Nord et l'Europe. Toutes ces marchandises seraient chargées sur des trains que l'on constituerait aussi longs que possible pour économiser autant le personnel de la traction que celui de l'exploitation, et qui pourraient cependant traîner en moyenne 1.600 tonnes à 50 kilomètres à l'heure.

F) DISCUSSION DES TRACÉS.

a) *Directives pour les tracés.* — Les missions chargées d'étudier les tracés les plus convenables pour le Transsaharien ont pris en considération aussi bien le rôle national français que le rôle mondial éventuel de ce chemin de fer.

Elles ont été, dans ce choix, guidées par des considérations géographiques, qui leur ont fait adopter pour déboucher en A. O. F., la région Bourem-Gao, enfin, pour déboucher dans le Nord-Africain et la Méditerranée, les principales voies ferrées et les principaux ports de l'Algérie.

Entre les deux débouchés, trois itinéraires : un oriental, un central, un occidental.

Il y a lutte entre Alger, qui préconise l'itinéraire central, et Oran, qui voudrait voir adopter l'itinéraire occidental. « Dans chacune de ces villes, on publie, avec le patronage de la Chambre de commerce, des corps élus et des parlementaires, une revue mensuelle qui s'appelle *Le Transafricain* à Alger et *Oran-Niger* à Oran. Elles sont vendues très bon marché et envoyées gratuitement à tous les sénateurs, députés, Chambres de commerce, etc. Chacune vante les avantages du tracé ayant Alger ou Oran pour origine. »

Certains périodiques, comme l'*Illustration* (1), ont donné entre les divers tracés s'arrêtant à In-Tassit, le tableau de comparaison suivant :

(1) *Illustration* du 24 août 1929, pages 174-175.

	GARES PRINCIPALES.	LON- GUEUR.	PRIX de CONSTRUCTION.	DURÉE de CONSTRUC- TION.
		Kilomètres.	Francs.	Années.
1 ^o Tracéorien- tal.	Biskra, Touggourt, Ouargla, Amguid, Oued Tamanrasset Puits d'Anefis, In Tassit.....	2.488	4 milliards 060	10
2 ^o Tracé cen- tral.	Affreville, L'ghouat, Fort Miribel, Reg- gan, In-Tassit.....	2.550	4 milliards 190	15
3 ^o Tracé occi- dental.	Bou-Arfa, Reggan, In-Tassit.....	1.912	3 milliard 190	8

Si, maintenant, nous voulons comparer les tracés par le nombre de kilomètres qu'ils vous obligent à faire pour aller d'In-Tassit à Alger, nous aurons les résultats suivants :

- par le tracé oriental : 2.951 kilomètres;
- par le tracé central : 2.670 kilomètres par le Ham-
mada; 2.782 kilomètres par le Timmimoun;
- par le tracé occidental : 2.806 kilomètres.

b) *Etude en détail de chaque tracé.* — Mais, ces projets n'ont pas été adoptés par tout le monde, et il y a, pour chacun d'eux, des variantes que nous allons étudier en détail.

ITINÉRAIRE ORIENTAL. — L'adoption du tracé oriental rendrait indispensable la construction par l'Algérie de la transversale Bordj-Bou-Arreridj - Biskra très difficile à contruire entre Alger et Bordj.

Philippeville, Bône et Bougie pourraient servir de têtes de ligne pour ce tracé qui se continuerait par Biskra, Ouargla, Aïn-Tabenkort et Gao.

ITINÉRAIRE CENTRAL. — Pourrait emprunter la ligne Alger - Ghardaïa - Tamanrasset - Gao et comprendre trois tronçons :

1^o *Entre Alger et Ghardaïa* : 624 kilomètres de route en région peuplée;

2° *De Ghardaïa à Tamanrasset* : 1.450 kilomètres de bonne piste en région désertique;

3° *De Tamanrasset à Gao* : 1.130 kilomètres d'itinéraire non aménagé en région semi-désertique.

Une autre variante de cet itinéraire le ferait passer par Alger, Laghouat, El-Goléa, Adrar, Reggan, Aïn-Tabenkort.

ITINÉRAIRE OCCIDENTAL. — Passerait principalement par Oran, Colomb-Béchar, Reggan et Gao. Il se diviserait en trois tronçons :

1° *Entre Oran et Colomb-Béchar* : 660 kilomètres de voie ferrée doublée par la route en région peuplée;

2° *Entre Colomb-Béchar et Reggan* : 800 kilomètres de piste en région désertique;

3° *Entre Reggan et Gao* : 1.300 kilomètres en région désertique ou semi-désertique.

Mais la Commission extra-parlementaire d'études a découvert que d'Alger à Reggan pour le Sud-Algérois, il y a justement la même distance que d'Alger à Reggan pour les lignes Alger - Oran et Oran - Reggan par la vallée de la Zousfana. *Par conséquent, le tracé occidental prolongé d'Oran à Alger serait excessivement avantageux.*

Ce tracé occidental serait desservi par les ports d'Alger, Oran et Nemours. Mais pour que les conditions ferroviaires fussent en tout point excellentes, il faudrait que l'Algérie construisît le chemin de fer d'Aïn-Temouchent à Marnia. Une autre variante, légèrement différente, passerait par Oran-Tosaye. La 2° section comprendrait l'itinéraire de Colomb-Béchar à Ouallen par l'oued Saoura et Messaoud : 920 kilomètres.

La 3° section comprendrait l'itinéraire de Ouallen à Tosaye par le Tanezrouft et Tessalit : 960 kilomètres.

Elle aurait l'avantage :

a) D'emprunter la voie la plus courte et la moins désertique possible;

b) D'aboutir à Oran, excellent port à trente heures de Marseille, vingt-quatre heures de Port-Vendres, dix heures de Carthagène;

c) D'aboutir à Tosaye où est particulièrement facile la construction d'un pont sur le Niger, qui n'a là que 320 mètres de large. De Tosaye, il peut bifurquer sur Ouagadougou, Koury ou San.

Mais toutes ces variantes concernant les stations et les tronçons, sont négligeables. Il faut surtout faire une distinction entre les trois tracés.

En les comparant, on trouve que l'itinéraire occidental, surtout avec un raccord d'Oran à Alger, serait le plus avantageux parce qu'il est le plus court, le moins cher; le plus vite construit, le moins compliqué comme travaux, le plus commode pour le recrutement de la main-d'œuvre, parce qu'il tend par Oran et Nemours à se rapprocher des ports de l'Atlantique.

En tous cas, il serait en tous points désirable que l'on choisit l'un quelconque des tracés, et qu'on se mît aussitôt à la construction du chemin de fer sans se laisser retarder davantage par l'embarras du choix.

4° *Tracés soudanais.* — Donc, quel que soit le tracé adopté, le terminus nord du Transsaharien devrait être obligatoirement Alger; quant au terminus sud, il serait pour certains, Ouagadougou. Celle-ci, capitale déchue de l'Etat de Mossi, peuplé et riche, serait un pôle d'attraction et un nœud de voie ferrée. Il serait, pour d'autres, In-Tassit.

La distance d'In-Tassit à Ségou serait de 973 kilomètres.

La distance d'In-Tassit à Niamey serait de 565 kilomètres.

Pour certains auteurs, plutôt qu'à Ouagadougou ou In-Tassit, le terminus serait à souhaiter sur les bords du Niger, à Tosaye, en face d'un étranglement du Niger. Ainsi le Transsaharien mériterait bien son titre de chemin de fer du Niger. A Tosaye, d'une part, serait particulièrement avantageuse la bifurcation vers Ségou, de l'autre vers Niamey. A Ségou, l'on retrouverait l'embranchement du chemin de fer vers le Sénégal et la Côte d'Ivoire. De Niamey, partirait vers Kano et Banghi le Transafricain international.

G) AU POINT DE VUE DE LA SÉCURITÉ.

Il n'y a plus aucune crainte possible. A part quelques points noirs, comme le Tafilalet au sud du Maroc, le Rio del Oro et l'hinterland tripolitain, le Sahara, où la police d'ailleurs est faite par des compagnies de méharistes, est actuellement pacifié.

D'ailleurs l'expérience montre que, dans un pays non encore complètement soumis :

1° Le train n'est pas attaqué, car les occupants du trains sont nombreux et peuvent se défendre. D'autre part, les Touareg ne sont qu'une dizaine de milliers et se sédentarisent; ceux qui ne peuvent supporter le sédentariat, s'engagent dans nos compagnies méharistes. Or, les Américains sont venus à bout de centaines de milliers de Peaux-Rouges. Enfin, les indigènes sentent qu'avec le chemin de fer une ère nouvelle commence, et qu'il n'y a plus qu'à s'incliner, tandis qu'ils n'éprouvent pas la même sensation devant l'automobile.

2° Même si les bandits du pays voulaient être malfaisants, ils auraient de la peine à endommager une voie lourde et fortement boulonnée et à s'emparer d'un train hermétiquement clos.

3° Le train est le meilleur outil de pacification.

Il faut simplement fortifier les gares abritant le personnel d'exploitation et les camions le transportant.

H) AU POINT DE VUE ÉCONOMIQUE.

Certains, comme Vallaux (1) sont *les adversaires* du Transsaharien également à ce point de vue. Ils affirment que, sur le terrain non des possibilités économiques, mais des réalités, depuis la fin des esclaves, le Sahara n'a rien à offrir.

Le trafic de l'Afrique du Nord, ajoutent-ils, est orienté vers l'Europe, celui de l'A. O. F. vers les ports de l'Atlan-

(1) *Bulletin de l'Association des Géographes français*, juin 1928, page 49.

tique. Les régions vraiment productrices s'échelonnent de la Côte du Sénégal au Niger.

A l'intérieur, les plaines du Sénégal et du Haut-Niger ainsi que la lisière de forêts et de savanes du Haut-Niger au Mossi, ont une population relativement nombreuse et des éléments de trafic : arachides du Sénégal, produits de la forêt de Guinée et de la Côte d'Ivoire, produits de plantations à portée des voies d'évacuation de la zone équatoriale.

Mais, dans la boucle même, sur la partie du prétendu Nil français demi-désert sans hommes, ni moyens de productions, ni vraies perspectives d'avenir, c'est la mort économique, à leur sens.

Les seules tentatives possibles de production en masse porteraient sur le caoutchouc et le coton. Or, le caoutchouc africain, disent-ils, produit de cueillette et produit côtier, est trop près de la côte pour qu'on en charge la voie ferrée intérieure.

Ils veulent démontrer encore que le coton, cultivé dans la vallée du Niger, est grossier. Qu'avec ses fibres courtes, il est bon pour le tissage indigène, mais impropre aux usages industriels. Aucune des tentatives faites pour introduire au Macina et dans la zone d'irrigation du Niger les variétés d'Egypte et des Etats-Unis n'a donné jusqu'ici de bon résultat.

La masse de coton, par exemple, à recevoir du Macina est encore du devenir, lié au succès des stations d'essai voisines de Bamakou.

D'autre part, ajoutent-ils, le coton exige beaucoup d'hommes et de travail. Or, les indigènes de l'A. O. F. sont trop peu nombreux, et répugnent la plupart au travail forcé au delà de leurs stricts besoins.

Kerganard appuie Vallaux, en citant l'exemple de l'embranchement Atbara ou Berber à Port-Soudan. Les marchandises et voyageurs, depuis cette construction, ont abandonné le tronçon ferré du Soudan qui longe le Nil. De même, dans l'Afrique du Sud, le chemin de fer du Cap au Caire n'est guère exploité de bout en bout. Voyageurs et marchandises s'enfuient par les embranchements vers Beïra - Lourenço-Marquez, cherchant à rejoindre le plus vite possible la voie de mer.

Par contre, pour Gautier, l'expérience prouve que la voie ferrée a fait naître la vie au Sahara, et l'auto elle-même ne peut rien sans la voie ferrée.

Pour Capot-Rey, la ligne Biskra - Touggourt a déterminé en 1927 une production de 35.000 tonnes de dattes qui ont rapporté 20.000 francs par kilomètre. (Nous retiendrons bien volontiers cette partie de sa démonstration, mais nous ne le suivrons pas quand il néglige la liaison Afrique blanche - Afrique noire pour se contenter d'affirmer que le Sahara n'a rien à exporter sauf du sel et des dattes) (1).

Il y aura assez de trafic avec le caoutchouc indigène dont les essais faits dans l'Oubanghi avec du Ceara ont donné de très bons résultats, avec le coton dont les essais de culture datent de 1921-1922, et qui doivent donner toute satisfaction dans quelques années, avec les différents produits agricoles obtenus grâce à la transformation du Noir attaché au sol par l'emploi du bœuf et de la charrue.

Enfin, il y aura assez d'indigènes en territoire français si on sait les intéresser suffisamment et les empêcher d'aller gagner de l'argent par une émigration temporaire dans les colonies voisines.

Discussion Laborde-Mornet.

Toujours au point de vue économique, une autre discussion particulièrement intéressante s'est élevée entre M. Fernand Laborde et M. J. Mornet (2).

M. Fernand Laborde conteste d'une manière nette l'utilité du Transsaharien. Il dit notamment :

« Pour qui jette les yeux sur une carte d'Afrique, cette conception d'organiser la mise en valeur du Soudan français par les ports de la Méditerranée, distante de 2.500 kilomètres, à travers 1.800 kilomètres de désert et malgré l'obstacle supplémentaire de l'Atlas, alors que

(1) *Bulletin de l'Association des Géographes français*, octobre 1928, page 67.

(2) *Revue internationale économique* de septembre 1931 et de janvier 1932.

l'océan Atlantique s'offrirait pour ce même objet dans son golfe de Guinée, à des distances moitié moindres, à travers des régions relativement peuplées, riches en ressources, qui n'opposent aucune difficulté topographique, cette conception apparaît comme paradoxale. D'autant plus que l'équipement portuaire et ferroviaire des colonies riveraines est déjà commencé, tandis que le Transsaharien n'est encore qu'un projet. »

Par malheur, son raisonnement pêche par la base. Il estime, en effet, les transports de marchandises par fer en moyenne dix fois plus chers à distances égales que les transports par mer. Or, cette affirmation est complètement erronée, comme le démontrent d'ailleurs par les résultats de leur exploitation, les cinq transcontinentaux de l'Amérique du Nord, longs de cinq à six mille kilomètres qui ne se ressentent nullement de la concurrence maritime du canal de Panama, tant au point de vue des voyageurs, qu'à celui des marchandises. Le transandin de 1.500 kilomètres qui joint Buenos-Ayres à Valparaiso est également préféré au circuit maritime empruntant le détroit de Magellan. L'exemple le plus frappant nous est encore donné par le Transaustralien qui, de Freemantle à Adelaïde, a 2.730 kilomètres de longueur, et qui cependant transporte davantage que la voie maritime, longue seulement de 2.500 kilomètres.

Au contraire, dans un article paru sur la *Revue politique et parlementaire*, M. Fonteneilles a établi comme suit les prix de transport :

Pour les voyageurs de 1^{re} classe de Ouagadougou à Paris :

— par le Transsaharien : 3.207 francs ;

— par Grand-Bassam : 3.987 francs.

Pour une tonne de marchandises de 3^e catégorie de Ouagadougou en Europe :

— par le Transsaharien : 528 francs ;

— par le Grand-Bassam : 545 francs.

« Il est à remarquer que Ouagadougou est situé dans le sud de la boucle du Niger. Donc la voie transsaharienne sera, pour la plus grande partie de cette région,

non seulement la plus directe et la plus sûre, mais la plus économique.

» Il n'en résulte pas, ajoute M. Fonteneilles, que le Transsaharien doive recueillir tout le trafic entre les diverses voies utilisables. Et cette considération doit rassurer ceux qui redouteraient la conséquence du Transsaharien pour les voies ferrées de la colonie. Le Transsaharien provoquera, dans le mouvement commercial de l'Afrique occidentale, un accroissement dont toutes les voies d'accès à cette région ressentiront l'effet. Au point de vue général, il serait déraisonnable d'en redouter les conséquences et de considérer qu'un pays aussi vaste que l'Afrique occidentale devra toujours n'être desservi que d'un seul côté (et du côté opposé à l'Europe) par des voies ferrées terminées en cul-de-sac vers le nord. »

Pour les marchandises, l'Organisme d'études a établi, depuis Ségou, un prix de transport tel qu'il devait être le même par le Transsaharien ou par Dakar « de façon à ne pas faire concurrence au chemin de fer du Soudan sur son propre trajet ».

En ce qui concerne les voyageurs, tout le reste de l'Afrique occidentale serait desservi à meilleur compte par le Transsaharien.

Il est extrêmement intéressant d'étudier point par point la discussion Laborde-Mornet.

1° Pour M. Laborde, le trafic de l'Europe avec la rive gauche du Niger entre Ségou et Niamey serait la *seule* justification du Transsaharien. M. Mornet fait remarquer que c'est la *principale*.

2° Pour tous les deux, c'est en tenant compte de la facilité des parcours que l'on a pu montrer l'intérêt économique du Transsaharien.

3° Tous deux pensent qu'on aurait avantage à relier par voie ferrée Konakry, Ségou, Niamey, Cotonou.

4°, 5°, 6° D'après M. Mornet, les voyageurs et les marchandises sont loin de payer, en empruntant le Transsaharien, aussi cher que veut bien le dire M. Laborde. La comparaison des trajets étant faite en prenant Ségou

comme point de départ, en plus, ils réalisent un gain de temps considérable.

M. Roux-Berger (1) appuie M. Mornet. Il démontre que les Anglais payent actuellement 900 francs pour faire transporter par fer jusqu'à Lagos, puis par mer jusqu'à Dunkerque une tonne d'arachides de Kano, tandis qu'avec le Transsaharien ils ne payeront que 500 francs.

7° D'autre part, M. Mornet fait justement remarquer que la vallée du Niger peut, comme la vallée du Nil, voir sa population passer de 3 millions à 15 millions d'habitants en soixante-dix ans. L'Afrique du Nord n'aurait donc pas à se priver de sa main-d'œuvre, mais pourrait envoyer seulement des cadres.

8° M. Laborde pense à tort que les capacités de la consommation étant largement dépassées, il faille arrêter le développement de nos colonies parce que, dit M. Mornet, un producteur est aussi un consommateur et dans la mesure exacte où il produit.

9° L'abri et la subsistance de ces populations, au sujet desquels M. Laborde s'inquiète, seront faciles, pour M. Mornet, à trouver sur place.

10° La distance du Soudan à la mer n'est pas excessive, comme le pense M. Laborde. Beaucoup de pays plus éloignés que lui de la mer font avec facilité de l'exportation, fait remarquer M. Mornet.

11° L'exemple donné par M. Laborde de Port-Soudan qui, au bout du chemin de fer du Soudan anglo-égyptien, enregistrait, dès 1925, des entrées supérieures à 3 millions de tonnes, se retourne, dit M. Mornet, contre sa thèse, puisqu'il prouve que ledit chemin de fer a créé lui-même Port-Soudan et démontre, au contraire, que le Transsaharien peut avoir plus de succès, puisqu'il traverse des régions où les mêmes productions sont possibles et qui peuvent cependant être reliées plus rapidement et plus facilement à l'Europe.

12° La comparaison faite par M. Laborde de l'Afrique française avec l'Australie, au centre si désertique, se

(1) *Revue économique française*, janvier-février 1932, page 45.

tourne, dit M. Mornet, à l'avantage de cette dernière puisque, avec une superficie légèrement inférieure et une population cinq fois moindre, elle possède un réseau ferré trois fois et demi plus long. Cela doit nous inciter à développer nos chemins de fer ouest-africains.

13° Le Soudan français, dit M. Mornet, ne sera jamais comme le dit M. Laborde, contraint d'utiliser le Transsaharien pour transporter ses marchandises.

14° Pour les voyageurs et marchandises voulant gagner le Centre-Africain, dit M. Mornet, le moyen le plus direct et le plus rapide sera incontestablement le Transsaharien, quoi qu'en dise M. Laborde.

15° On ne peut songer à faire entrer en concurrence comme le voudrait M. Laborde, le rail, l'auto et l'avion, qui se complètent et ne s'opposent pas. La mise en valeur du Soudan, après l'inauguration du chemin de fer, demandera beaucoup plus de camions que l'organisation, à travers le Sahara, d'un service régulier de camions qui s'avérera toujours insuffisant.

16° Le Transsaharien, dit M. Mornet en opposition avec M. Laborde, contribuera à la prospérité des autres tronçons locaux de l'A. O. F.

Après avoir examiné successivement les arguments contraires de ces deux discussions, *nous faisons nôtres, personnellement, les considérations* suivantes :

Les voies ferrées de pénétration en A. O. F., et les ports médiocrement outillés (sauf Dakar) auxquelles elles aboutissent, seront totalement impuissantes à assurer le trafic que le Soudan peut leur fournir.

Le chemin de fer transsaharien, plus que tout autre moyen de transport, permettrait la mise en valeur intensive des contrées qu'il va traverser. Les richesses sont relevées par le rail.

Notamment, l'irrigation de la rive gauche du Niger permettrait de cultiver l'arachide, le mil, le riz, le coton, le sisal, la banane, d'élever des bêtes à cornes dont le nombre dépasse déjà un million, des moutons et des chèvres dont le nombre se chiffre déjà par plus de cinq millions.

En même temps, on développerait l'exploitation des mines de charbon à Kenadza, de fer, de cuivre et de manganèse autour de Figuid, les mines de sel du mont El-Outaya près de Biskra; l'on favoriserait le développement des centres dattiers que l'on trouve dans les régions du Gourara, du Touat, de la Saoura, d'El-Goléa. On servirait les intérêts agricoles divers de tous ces oasis très peuplés.

Le groupe d'oasis de l'oued Rhir et d'Ouargla compte 80.000 habitants; celui du Gourara et du Touat compte 40.000 habitants; ceux de Laghouat et de Ghardaïa, dans le Sud-Algérois, comptent réciproquement 27.000 et 39.000 habitants. Sont également importants les oasis du Tidikelt.

Ainsi le commerce du Centre-Africain serait attiré vers nos ports méditerranéens. Et l'amélioration qui en résulterait parmi les populations sédentaires ou nomades de ces contrées, déterminerait l'amélioration de leur situation politique.

Bien plus, on pourrait envoyer avec les viandes et les peaux, toutes les matières premières du Soudan et de l'A. O. F. en Algérie, où l'on organiserait une industrie de transformation qui ne générerait pas celle employant les matières différentes venues de la métropole.

En retour, l'Afrique du Nord et la métropole pourraient expédier au Soudan et dans toute l'A. O. F. de quoi satisfaire l'indigène, qui en arrive à avoir les mêmes besoins que nous, puisque nos écoles augmentent chaque année et qu'il peut se frotter partout à l'Européen. Elles pourraient envoyer les produits manufacturés, les cotonnades, les automobiles, les bicyclettes, les articles de coutellerie et aussi les charbonnages, les produits chimiques, le blé et le vin.

Le vin! Voilà donc un remède à la crise viticole. Dans une série de conférences faites dans le Narbonnais en avril 1933, par M. Roux-Berger, ce dernier démontre éloquemment que la solution idéale de cette crise consiste à opposer la surconsommation à la surproduction, et à faire boire du vin à vingt millions de Noirs qui l'aiment beaucoup. En wagons réservoirs laqués, le Transsaharien, dont la vitesse serait un élément de rafraî-

chissement, transporterait le vin dans d'excellentes conditions au Soudan et en Afrique centrale qui pourraient en consommer dix millions d'hectos par an, tandis que ce même vin ne pourrait supporter le voyage maritime.

Dans toutes ces considérations, n'oublions pas que, pour le transport par le Transsaharien, des tarifs spéciaux très dégressifs avec la distance, seraient appliqués aux marchandises en provenance ou à destination du Soudan.

Cet accroissement de richesses déterminerait un accroissement de la population, qui compte déjà 4 millions d'habitants, et un accroissement de leurs besoins. La vallée du Niger deviendrait une nouvelle Egypte plus longue et plus large. L'importance du Transsaharien s'accroîtrait d'autant plus qu'on aurait mieux résolu « le problème social de la colonisation française et indigène des bords du fleuve ». Si la ligne ferrée de Saint-Louis à Dakar transporte aujourd'hui les précieux produits du sol par centaines de mille tonnes, il ne faut pas oublier qu'en 1882 la région qu'elle traversait, était complètement déserte. Il attirerait non seulement des touristes, mais encore et surtout des commerçants, des industriels, des agriculteurs, qui entraîneraient inévitablement avec eux des techniciens, des ingénieurs, des agronomes, des géologues. Ils amèneraient aussi des médecins, des vétérinaires. Ceux-ci seraient plus particulièrement utiles en combattant les épidémies qui déciment les gens et les bêtes. Et tout cela se ferait d'autant plus facilement que les communications avec la France seraient rendues plus faciles et plus régulières par le chemin de fer.

Les Algériens seraient les premiers à y venir, avant-garde de la colonisation blanche.

« Le Soudan s'éveille, il veut et doit vivre. L'ardeur des pionniers de la Mitidja et de l'Oranie n'est pas éteinte au cœur de leurs petits-fils. Acclimatés à l'Afrique, largement pourvus de moyens matériels par le travail, l'économie, les sacrifices de leurs pères, nos Algériens constituent une élite française dont l'action ne demande qu'à animer, à transformer le Soudan au rythme rapide de

l'Algérie. Lorsque Ségou sera à quarante-huit heures d'Oran par le rail, je suis bien sûr que ces vaillants viendront vite et ne tarderont pas à créer des richesses nouvelles » (1).

Tous ces travaux exigeraient beaucoup de capitaux et il faudrait que les Européens qui auraient placé de l'argent dans l'affaire pussent venir facilement en surveiller l'emploi. Le chemin de fer seul les déterminerait à faire ces déplacements.

Enfin, nous avons dit plus haut que le Transsaharien attirerait des promeneurs. N'oublions pas, en effet, dans cette étude économique, de mentionner une industrie particulièrement intéressante, celle du tourisme.

Le Transsaharien et ses affluents, dit M. Valet (2), permettraient « pendant l'hiver et les saisons tempérées l'accès de régions dont la beauté commence à peine à être connue. Que ce soient les oasis aux Ksour pittoresquement groupés entre les jardins de palmes, les gorges rocheuses et escarpées, le fantastique massif du Hoggar auprès duquel les dessins les plus forcenés du graveur romantique le plus délirant paraissent fades, la terrifiante uniformité du Tanezrouft, le « pays où il n'y a rien », ou la beauté toujours nouvelle de la lumière dans les dunes, les touristes ont, au Sahara, un ensemble de sites merveilleux et surtout originaux. On s'attache au désert comme on s'attache à la mer ou à la montagne, et on ne se blase pas des spectacles qu'il donne ».

D'ailleurs, le capitaine Lehuraux recommande un certain nombre d'itinéraires et donne des conseils de tourisme à chameau dans son ouvrage : *Sur les pistes du Désert* (3).

Et les touristes français viendront d'autant plus nombreux qu'une colonie, dans laquelle on arrive en wagon, est pour eux une colonie où l'on n'a pas la sensation de s'expatrier.

Par contre, à l'autre bout du rail, le Transsaharien, c'est la possibilité du congé annuel, autre point important pour des Français.

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 365.

(2) *Revue économique internationale*, août 1931, p. 300.

(3) *Sur les pistes du désert*, Paris ; Plon, édit., 1928.

Les résultats à envisager sont, en somme, d'après le colonel Abadie, les suivants :

« C'est tout d'abord la consécration de l'indépendance nationale et l'allègement de la mainmise étrangère qui pèse si gravement sur nos principales industries; c'est, ensuite, le réveil des énergies qui risquaient de sombrer après la terrible épreuve de la guerre, et l'emploi fécond de ces énergies dans une action d'immense portée sociale; c'est le maintien indiscuté de notre Patrie à son rang de la grande puissance, avec son influence morale d'autrefois et son prestige décuplé; c'est le rayonnement de l'œuvre civilisatrice et si profondément humaine où la France ne connaît pas de rivaux dans le monde entier; c'est enfin l'élévation progressive de ces noirs, jadis si décriés, voués à l'esclavage, et dont nous aurons fait, en même temps que des hommes libres et forts, les plus précieux de nos auxiliaires et les plus dévoués de nos obligés » (1).

Peut-on dire cependant qu'il y aurait un inconvénient à mettre en contact les fétichistes du monde noir avec les mahométans de l'Afrique du Nord? Non, parce que le mahométisme nous sert souvent de lien entre les fétichistes et nous.

Nous ne voudrions pas terminer cette étude sur le problème économique du Transsaharien sans attirer l'attention sur l'utilité qu'il offrirait pour résoudre au mieux l'angoissant problème du chômage. On dit qu'on manque de main-d'œuvre. Mais n'aurait-on pas, après une certaine période d'acclimatement, des ressources magnifiques dans l'ensemble de tous ces travailleurs sans emploi dont l'inaction est cependant payée par des indemnités leur permettant de vivre?

Ainsi, le Transsaharien, tout en rendant la vie et même une vie ardente à la très ancienne voie d'échange entre l'antique Négritie et l'Afrique berbère, résoudrait des questions économiques de première importance.

(1) Colonel ABADIE : *Nos richesses soudanaises et le Transsaharien*, page 78.

I) AU POINT DE VUE MILITAIRE.

Seul, le Transsaharien permettrait la mise à la raison des pillards. La voie ferrée est un admirable instrument de pacification. On ne se souvient pas, en effet, en Afrique, d'avoir vu attaquer à main armée un train de chemin de fer. Il faciliterait le commandement militaire de nos possessions nord et ouest africaines et des mesures de police subséquentes pour lesquelles les méthodes de centralisation sont recommandées.

Ces mesures seraient prises, notamment, contre les foyers de dissidence qui existent encore dans l'Anti-Atlas et le Tafilalet, séparés par le groupe des tribus neutres du coude de l'oued Draa.

Pour cela, il faut poursuivre la réorganisation de nos unités méharistes de Mauritanie et du Soudan, et accroître leur mobilité et leur aptitude au combat saharien. Bien que leur valeur « saharienne » ne soit pas toujours égale, on peut cependant dire que leurs succès au Sahara ont été nombreux, parce qu'ils ont toujours compensé, par leur dévouement et leur bravoure, leur manque de connaissance du désert et du chamcau.

Or, cette réorganisation ne peut se faire d'une façon complète que par le Transsaharien.

On prévoit d'ailleurs, parallèlement, l'emploi en terrain varié de tracteurs sur chenilles pour pièces d'artillerie montées ainsi que celui d'automobiles blindées de cavalerie armées de canon de 37 et de mitrailleuses. On met ainsi l'« équipement technique du Sahara » à hauteur des progrès de la science et de l'industrie.

J) AU POINT DE VUE DE LA DÉFENSE NATIONALE.

Ainsi serait réalisé le dernier vœu de Paul Crampel assassiné sur l'ordre de Rabbab : « Faisons du nord au sud de l'Afrique française la liaison par le rail, par l'acier qui plie et ne rompt pas ». Tout d'abord, le Transsaharien, nous donnant la facilité d'améliorer la situation technique, économique et sociale de nos populations noires, augmenterait le nombre de notre armée

noire en réduisant chez elle le nombre de ses réformés ou ajournés qui est de 55 p. 100, alors que, dans l'armée métropolitaine, ce nombre atteint à peine 23 p. 100.

Ensuite, le Transsaharien permettrait plus facilement aux cadres de l'armée noire de venir dans la métropole, ce qui encouragerait le recrutement de ces cadres.

Enfin, seul, le Transsaharien fournirait à la France entière la possibilité de se dresser d'un seul élan devant l'ennemi, grâce à l'appoint immédiat de l'armée noire.

Car, il est inutile, je crois, de prendre en considération un seul instant les propos de M. Boucau (1) niant l'utilité d'une voie très coûteuse pour le transport d'une armée noire, dont il conteste la valeur sous prétexte qu'elle ne supporte ni le froid (16 avril 1917) ni la grosse chaleur (combat de Gaouzan au Tafilalet, août 1918) et que sa constitution sera effectuée au détriment de la main-d'œuvre de l'A. O. F. Nous lui ferons simplement remarquer, avec le capitaine Villate, que le Sénégalais a toujours donné satisfaction quand il a été bien encadré.

Et lorsque Capot-Rey dit (2) : « En supposant qu'il transporte 30.000 hommes par jour, son rôle serait fini au bout d'une semaine », on peut bien répondre, non, car il aurait encore à transporter les matières premières : coton, oléagineux divers, qu'utiliseraient nos industries de guerre. Problème d'une nécessité vitale pour nous, et dont la solution prime toutes les autres, nous laissant dans une angoisse d'autant plus grande que nous ignorons si, au cours d'une prochaine guerre, l'Angleterre et l'Italie seront avec nous.

D'ailleurs, le communiste Doriot, lui-même, a fait cette remarque : « Une des considérations les plus importantes invoquées pour la construction du chemin de fer transsaharien, c'est que ce chemin de fer donne la possibilité d'utiliser à plein le réservoir d'hommes constitué par les colonies d'Afrique pour les buts militaires » (3).

(1) *Bulletin de l'Association des Géographes français*, juin 1928, page 55.

(2) *Bulletin de l'Association des Géographes français*, octobre 1928, page 68.

(3) DORIOT : *Les colonies et le communisme*, p. 53.

De son côté, le général Aubier, après tant d'autres, a fait ressortir que, d'après toutes les démonstrations de l'histoire, la capacité stratégique d'une nation dépend de ses ressources économiques, et de la liberté de ses communications maritimes, qui permet de les recevoir. Avec le Transsaharien, nous pourrions recevoir, à jet continu, toutes les ressources de l'Afrique française, avec la simple obligation, pour notre marine de guerre, de protéger au maximum la route d'Alger à Marseille, c'est-à-dire 800 kilomètres en Méditerranée, au minimum celle de Oran à Port-Vendres. Nous pourrions mieux éviter le grand danger des sous-marins sur une petite distance en Méditerranée que sur une grande distance en Atlantique. Et même, ainsi que l'a démontré le prince Sixte de Bourbon, il serait nécessaire que l'Afrique française pût se défendre par ses propres moyens. Pour cela, il nous faudrait à tout prix un réseau ferré à voie normale qui relierait l'Afrique noire à l'Afrique blanche française et à toutes ses villes.

K) AU POINT DE VUE POLITIQUE.

Seul, le Transsaharien permettrait de cimenter en un tout compact notre Afrique du Nord, notre Niger et, par suite, notre A. O. F., notre Tchad, notre Oubanghi, notre Congo ainsi que notre A. E. F., de coordonner en un véritable faisceau les efforts de toutes ses populations et les moyens d'administration du gouvernement.

Le Transsaharien serait en somme une grande voie impériale, qui ferait de notre domaine colonial africain un tout économique militaire et politique, qui ferait la France une, de Dunkerque au Congo. Et ainsi serait accomplie une œuvre aussi grandiose que le percement de l'isthme de Suez ou de Panama.

L) AU POINT DE VUE INTERNATIONAL.

La construction du Transsaharien justifierait « aux yeux du monde entier le mandat civilisateur que nous avons accepté de remplir dans l'univers ».

Elle relierait le monde européen au monde noir. Et ceux-ci ont des productions tellement différentes qu'il y aurait inévitablement entre eux un intense trafic. Or, nous sommes justement en Afrique assez en retard quant aux communications intercoloniales que nous aurions dû construire.

On peut nous objecter bientôt « à Londres, à Bruxelles, à Rome, à Genève que nous n'avons pas plus le droit de fermer le Sahara que nous n'aurions celui de barrer l'Atlantique ou la Méditerranée (1).

Le Transafricain.

Par la suite, et ce serait on ne peut plus opportun, le Transsaharien français se prolongerait jusqu'à l'Oubanghi, où il rencontrerait une ligne traversant le Congo belge jusqu'au Katanga. De là, il trouverait à rejoindre avec les réseaux anglais et portugais de l'Afrique centrale et de l'Afrique australe, la colonie anglaise du Cap. Il pourrait même, bien avant le point terminus, pousser un embranchement jusqu'en face de Madagascar.

Au point de vue physique, son tracé aurait, sur un Transafricain oriental, l'avantage de ne pas traverser des massifs montagneux de la région des Grands Lacs et des sources du Nil.

Au point de vue national et international, il aurait pour nous l'avantage de nous donner le contrôle « économique et politique » du continent africain tout entier. Londres, Bruxelles et Paris, seraient reliés par nous aux colonies du centre de l'Afrique :

Londres se trouverait à 6 jours de Kano, à 10 jours de Beïra, à 11 jours de Johannesburg;

Bruxelles se trouverait à 7 ou 8 jours de Stanleyville, à 8 ou 9 jours de Katanga;

Paris se trouverait à 12 jours de Madagascar.

En général, les communications seraient grandement facilitées de l'Europe avec cette partie de son domaine colonial « qui est peut-être la plus apte à recevoir

(1) ROUX-BERGER : *Revue économique française*, janvier-février 1932, page 30.

l'empreinte européenne et à évoluer dans l'orbite de la civilisation blanche ».

C'est pour cela que, dans sa rivalité et son désir d'expansion, l'Italie fasciste voudrait obtenir le Tibesti, l'accès au Tchad et le mandat sur le Cameroun pour faire de Tripoli à Douala un Transsaharien italien, qui deviendrait un Transafricain en rejoignant les réseaux belges et anglais. D'autre part, les voyageurs, revenant d'Afrique australe, toucheraient barre à Gènes plutôt qu'à Marseille. L'Angleterre, qui avait plus d'emprise sur l'Italie que sur nous, a longtemps préféré cette solution.

Ainsi, finalement, le Transsaharien serait devenu non un instrument de guerre, mais bien, selon les fortes paroles du comte de Fels, « une des grandes voies impériales de la paix ». Attestant l'énergie française, il nous attirerait d'autant plus l'estime des autres nations. Formidable instrument de civilisation, il permettrait à la France de s'acquitter « de sa double mission d'animatrice matérielle et d'éducatrice morale ».

M) LES CHEMINS DE FER TRANSCONTINENTAUX ÉTRANGERS.

Et que l'on ne croit pas, en raisonnant ainsi, parler d'une prouesse jamais accomplie jusqu'ici.

En étudiant, dans le point de vue économique du Transsaharien, la discussion entre MM. Laborde et Morinet, nous avons déjà parlé du chemin de fer fréquenté qui traverse le désert australien de l'Australie occidentale à Victoria et de la ligne aboutissant au Soudan égyptien qui, sans être transcontinentale, n'en est pas moins très importante.

L'Amérique du Nord, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, est traversée de l'océan Pacifique à l'océan Atlantique par six chemins de fer ayant une longueur variant de 4.500 à 7.500 kilomètres, soit trois fois la longueur du Transsaharien.

En Amérique du Sud, un chemin de fer reliant le Chili à la République Argentine, traverse la Cordillère des Andes.

Le fameux Transsibérien, construit par les Russes et qui, jusqu'à Vladivostock, compte 10.500 kilomètres à

partir de Pétrograd, et 7.500 à partir des monts Oural, a créé la richesse dans les régions traversées qui cependant longeaient la zone glacée.

L'exemple du chemin de fer transcaspien ou transcaucasien est encore plus démonstratif, parce qu'il a dû triompher des hommes hostiles (Turkomènes) et des éléments (chaleur excessive, froid très rigoureux, puits d'eau inexistants, sables mouvants). Notons que toutes ces entreprises, considérées d'abord comme utopiques, ont fini par être florissantes.

Le Transarabien « joint Damas à Médine en direction de La Mecque, sur une longueur de 1.200 kilomètres. Il traverse un désert en tous points semblable au Sahara, mais avec moins d'eau... et ne s'en porte pas plus mal, depuis la date de son inauguration en 1908 » (1).

Enfin, en allant chercher plus près une comparaison, en Afrique même, puisque ce siècle est, paraît-il, le siècle de l'Afrique, la ligne du Soudan égyptien a 2.000 kilomètres de chemin de fer qui, sans être transcontinental, n'en est pas moins très important; celui qui, dans le Congo belge, relie le Katanga au Bas-Congo donne les meilleurs résultats, et marque une grande date dans l'histoire de la colonie.

Or, la plupart de ces transcontinentaux sont orientés d'Ouest en Est, et s'étendent à travers des régions ayant à peu près les mêmes productions, ce qui est peu favorable aux échanges, tandis que le Transsaharien étant dirigé du Nord au Sud réunit les meilleures conditions de bonne réussite.

Alors, pourquoi tarderions-nous davantage à construire le Transsaharien? « Prenons garde au danger de (le) décider quand un autre peuple, plus discipliné que nous, l'aura commencé. Alors, il sera trop tard, et la magnifique unité de la France africaine, la grandeur de cette France qui s'étend de la mer du Nord au Congo ne seront plus ce jour-là que des souvenirs historiques » (2).

(1) ROUX-BERGER : *Revue économique française*, janvier-février 1932, page 34.

(2) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, page 305.

N) COMPARAISON ET ENTR'AIDE DES DIVERS MOYENS DE LOCOMOTION ENVISAGÉS POUR NOTRE ÉTUDE.

Nous avons étudié les stades successifs de la pénétration au cœur de l'Afrique, au cours desquels les exportateurs, se succédant à plusieurs années de distance, ont employé, soit un, soit plusieurs moyens de locomotion possibles. Nous allons essayer de les comparer, pour en tirer une conclusion relative au Transsaharien, et pour en déduire, le cas échéant, une opinion sur la question posée par le titre même de l'ouvrage.

Les chameaux. — En plus des services rendus par les chameaux quand ils pouvaient seuls être employés lors des premières explorations, il faut signaler actuellement la façon remarquable dont ils se rendent utiles au prix de très grandes fatigues, en approvisionnant les dépôts d'essence échelonnés dans le désert pour les autos, sur des itinéraires privés de pâturages conformes à ses exigences économiques.

Les autos. — Celles-ci demandent, pour pouvoir circuler, sinon la construction de véritables routes, du moins la création de bonnes pistes.

Or, on ne peut facilement construire et entretenir des routes au Sahara, car la pierre de fondation fait complètement défaut.

Des pistes seules sont donc possibles, mais elles ont des inconvénients. Elles ne laissent pas, en effet, beaucoup de facilités pour bien charger les voitures, pour freiner et pour braquer. Elles demandent des voitures à roues nombreuses, à pneus très gros et convenablement gonflés. Elles ne supportent pas une circulation intense.

Il faut surtout, sur ces pistes, des voitures aux organes solides non susceptibles de panne, munies des approvisionnements et des rechanges suffisants au détriment de la charge utile, — le mulet portant son orge, — réalisant une vitesse suffisante pour éviter un trajet prolongé dans les terribles étendues sans ressources et sans ombre, possédant des mécaniciens adroits et résistants,

portant des voyageurs patients et sains, et un appareil de T. S. F. pour faire éventuellement des appels de détresse.

Les avions. -- On peut signaler simplement pour mémoire l'utilisation de grands dirigeablès, comme pour le voyage du L.-29 de Sofia à Khartoum et retour, pendant la guerre.

Quant aux avions proprement dits, ils ont peut-être l'inconvénient d'être gênés par les vents de sable pouvant monter jusqu'à 800 mètres et par l'excessive chaleur qui leur font plutôt adopter les vols de nuit. Cependant, ils paraissent *a priori* très commodes. Ils ne l'étaient, jusqu'ici, que pour des transports réduits (courriers postaux, voyageurs peu nombreux, voyages lointains comme celui d'Oran au Congo belge en deux étapes avec coucher à Tessalit). Mais, maintenant, ils vont transporter des charges de plus en plus lourdes.

L'aviation! Voilà qui rendra la traversée du Sahara complètement négligeable. Et c'est ici que la liaison France - A. O. F. par le Sahara reprend toute son importance. L'avion, indépendant de la terre et des eaux, choisira le chemin le plus court.

Les jeunes hommes d'aujourd'hui, ainsi que le pense Antonetti, réaliseront tout à fait l'aviation coloniale. Ce sont eux qui, ayant déjeuné à Toulouse, s'amuseront, à la tombée du lendemain soir, à faire avec leurs ailes des effets d'ombre sur la surface immobile du Tchad : « Ah! un tel! je dînais avec lui avant-hier à Paris. »

Ce sont eux qui pourront transporter le plus rapidement en France une bonne partie de nos contingents noirs, en survolant le Sahara et la Méditerranée.

Après avoir comparé tous ces moyens de locomotion, nous pouvons dire que, *loin de se concurrencer, ils doivent se compléter.*

D'ailleurs, il ne faut pas croire que chacun d'eux corresponde à une époque déterminée, totalement séparée de la précédente ou de la suivante. Entre celles-ci se produit une interpénétration constante.

Ainsi, le journal *Paris-Soir* dans son numéro du 5 oc-

tobre 1935 et le journal *L'Auto* dans celui du 29 novembre 1935 signalent le retour en France du jeune naturaliste, de l'éclaireur Henri Lhote, — le Gerbault du désert, — qui vient de terminer sa huitième traversée du Sahara et de faire 11.000 kilomètres à dos de chameau en parcourant pendant deux ans le désert africain, notamment dans le Tassili des Adzyer, l'Aïr, le Grand Ténéré, la région de Bilma et de Manako et l'Adrar des Iforas. Il en a rapporté de nombreuses collections archéologiques et entomologiques ainsi que des observations géographiques.

Le chameau, l'auto, le chemin de fer, l'avion sont solidaires l'un de l'autre.

1° Autos - chemins de fer. — La voiture-auto doit au chameau le ravitaillement de ses postes d'essence, en attendant qu'elle le doive au chemin de fer, et elle devra au chemin de fer la possibilité même de le concurrencer.

En attendant, *sans chemin de fer, les transports autos sont infiniment plus chers et plus compliqués.*

A l'heure actuelle, l'essence coûte 12 francs le litre à Gao, parce qu'il n'y a pas de chemin de fer pour l'y amener.

Pour les voyageurs, le trajet entre la Méditerranée et Gao demande :

a) Avec le chemin de fer : comme délai, deux jours; comme prix, 2.000 à 4.000 francs;

b) Avec l'auto : comme délai, six jours; comme prix, 7.000 à 10.000 francs.

Et parallèlement, il n'est pas inutile de faire remarquer que, pour transporter par camions les marchandises qu'un seul train par semaine pourrait évacuer, il faudrait mettre en service permanent 6.000 camions avec 12.000 hommes chargés de leur conduite et de leur entretien.

Suivons également le calcul de M. Roux-Berger (1) : « Vous désirez envoyer à Oran 1.000 tonnes de produits divers venant du Niger. Cela fait juste un petit train de marchandises qui roule à 40 kilomètres de moyenne

(1) *Revue économique française*, janvier-février 1932, p. 38.

pendant cinq jours avec cinq hommes d'équipage. Cela fait donc 25 journées d'ouvriers. Par la route, il faut 100 camions de 10 tonnes, chacun d'eux monté par deux hommes; en supposant qu'il aille aussi vite que le train (cinq jours), cela nous donne mille journées d'ouvriers! D'ailleurs, les prix ont été étudiés avec le plus grand soin, en tenant compte de tous les facteurs : par chemin de fer, 350 francs la tonne; par camion, 6.000 francs. Il est inutile d'insister. »

Au point de vue économique, il y a d'autres avantages qui ne sont pas moins frappants. Les pays que le rail traverse naissent de proche en proche à la vie économique. Sur tout le parcours de la voie ferrée, les indigènes apportent leurs produits. Ils développent leurs cultures, en présence des débouchés jusque-là insoupçonnés. C'est la Belle au Bois dormant qui s'éveille. Le chemin de fer colonial, suivant le mot du colonel Thys, nous apparaît non seulement comme un collecteur, mais comme un créateur de transport. La civilisation suit la locomotive.

Si nous envisageons maintenant la question de pacification, nous pouvons dire que l'automobile ne donne pas l'impression réconfortante produite par le chemin de fer, tandis que, là où règne le rail, règne la paix.

Car le pillard recule devant le rail contre lequel il est impuissant.

Le colonel belge Thys s'est parfaitement bien exprimé en disant que « la politique coloniale est la politique du rail »... « Le rail est moins coûteux que le canon, et il porte plus loin ». C'était aussi l'opinion de Cécil Rhodes, lequel faisait remarquer, en outre, combien il est plus avantageux de construire un chemin de fer qui rapporte que de développer des armements nécessairement improductifs. La construction d'un chemin de fer frappe vivement l'imagination des indigènes : elle leur fait comprendre le caractère définitif de l'établissement de la domination européenne en même temps qu'elle leur en fait apprécier les bienfaits. La voie ferrée est le meilleur instrument de pacification.

Dans la *Revue militaire française* (1), le colonel O. Meynier étudie l'entr'aide que doivent se fournir les méharistes, les autos blindées et de ravitaillements, les avions de transport et de combat.

La réunion de tous ces moyens permettra d'obvier à l'inconvénient de la dispersion des troupes et d'obtenir l'économie des forces par une concentration de moyens, facilitée par la multiplication des postes de T. S. F. Il signale cependant que seul le Transsaharien, dont la construction présente des facilités inespérées, « peut assurer avec constance et régularité un débit important de marchandises et de troupes ».

Nous en arrivons ainsi à faire valoir la collaboration intime du rail et de la route qui a été prônée par de nombreuses personnalités.

En janvier 1928, Louis Cros, rappelle dans la presse la parole de Stanley : « L'Afrique appartiendra à la nation qui la première saura pousser le rail », et il ajoute qu'il s'agit actuellement non plus seulement de pousser le rail, mais aussi de pousser la route, car « les équipages pétaradants des autos se précipitent à pleins gaz dans l'épaisseur du continent noir où le blanc n'est plus un mythe ».

Camille Guy, dans son ouvrage sur l'A. O. F., affirme qu'il faut « construire des routes qui seront, suivant la destination des marchandises, affluents ou effluents du rail » (2). Ces routes devront être praticables non seulement aux voitures de touristes, mais encore et surtout aux camions gros porteurs de marchandises. Leur importance s'accroîtra considérablement lorsqu'on aura trouvé un carburant qu'on pourrait se procurer sur place comme l'huile de palme et l'agave.

M. Louis Renault, en novembre 1932, précise dans les journaux : « C'est la concurrence de l'automobile qui doit sauver le rail. Il est nécessaire que la concurrence subsiste pour que « l'effort indispensable soit fait dans

(1) *Revue militaire française* du 1^{er} décembre 1925.

(2) *Afrique occidentale française*, p. 120.

» l'intérêt non seulement des réseaux eux-mêmes, mais
» surtout du pays tout entier. » D'après lui, confirmant
les idées exprimées par Camille Guy, les réseaux doi-
vent compléter le transport par fer sur les grands par-
cours par des correspondances automobiles permettant
aux voyageurs d'atteindre les agglomérations assez éloi-
gnées de la voie ferrée. Ils doivent, pour cela, organiser
dans les gares le transbordement facile du wagon au
camion et réciproquement.

Dans le *Matin* (1), M. Stéphane Lauzanne résume les
mêmes idées faisant ressortir que les réseaux doivent se
réserver les « voies mères » et que l'on doit organiser le
service des « containers », c'est-à-dire des cadres de
transport des marchandises pouvant se charger indiffé-
remment sur wagons et sur camions.

En mars 1933, M. Raymond Léonard exprime le même
avis et conclut que la collaboration féconde du rail et
de la route doit mettre fin à une lutte onéreuse pour
l'économie sociale.

Dans l'*Armée moderne* (2), il est dit par M. André
Mariage, président de la Société des transports en com-
mun de la région parisienne : « Les automobiles, non
seulement celles des services de transport, mais surtout
les automobiles particulières font du tort aux chemins
de fer. Cependant si on se reporte à certaines citations
faites à l'une des séances du Sénat, on doit reconnaître
que l'automobile a contribué à améliorer le trafic du
chemin de fer, en facilitant l'arrivée des voyageurs et
des marchandises dans les gares. »

2° *Avions - chemins de fer*. — De son côté, l'avion de-
vra au chemin de fer d'avoir un itinéraire parfaitement
jalonné. En retour, l'avion pourra surveiller la ligne et
signaler rapidement tous incidents.

3° *Chemins de fer - cargos*. — Enfin, si l'on compare
les trains aux cargos, on peut démontrer, malgré les
assertions déjà étudiées de Fernand Laborde, que le sys-

(1) Du 4 décembre 1932.

(2) Du 4 décembre 1933.

tème du grand train américain rend les transports par fer aussi bon marché que par mer; un train de 8.000 tonnes n'a que 5 hommes d'équipage et roule à 40 kilomètres à l'heure de moyenne; un navire de même tonnage a 50 hommes d'équipage et navigue à 20 kilomètres à l'heure (1).

(1) D'après ROUX-BERGER : *Revue économique française*, janvier-février 1932, p. 44.

CHAPITRE IX.

CONCLUSION SUR LA VOIE DE PÉNÉTRATION PAR LE SAHARA ET LE TRANSSAHARIEN.

Certes, le Transsaharien a contre lui de sérieux adversaires : les représentants des ports, à l'heure où les marines de tous les pays subissent une grave crise, les fabricants de camions et d'autocars qui s'offrent à le remplacer, les intellectuels, dont le premier mouvement est de nier et de critiquer, en oubliant que tous les grands projets : la transformation de Paris par Haussmann, les percements des isthmes de Suez et de Panama, ont subi les plus rudes assauts.

Ceci ne nous empêche pas de maintenir notre point de vue : « En somme, pour trois milliards, la France aura l'équivalent d'une mer française entre l'Algérie et le Soudan. » Or, trois milliards, c'est à peine trois fois la valeur du paquebot *Normandie*.

Grâce à elle, on viendra chercher au Soudan des émotions nouvelles, des chasses extraordinaires, un hiver doux et sec. Et l'accroissement de prospérité qui en résultera non seulement pour le Soudan, mais pour toutes nos colonies ouest-africaines, un peu hypnotisées actuellement par leur front de mer, tout en étant très favorables en principe au Transsaharien, augmentera le trafic en marchandises de nos compagnies de navigation sur les parcours Bordeaux, Dakar, Port-Vendres, Oran, Marseille, Alger.

Toutefois, pour le service de l'Amérique du Sud, le chemin de fer ne pourra rivaliser avec la voie maritime que lorsque sera percé le tunnel sous Gibraltar.

c) A cheval sur les deux voies.

CHAPITRE X.

SECTION I.

DE SAINT-LOUIS A TRIPOLI PAR LE TCHAD.

Comme si la gloire de reconnaître une des deux voies que nous venons d'étudier ne suffisait pas à un seul homme, Monteil accomplit le fantastique, l'incomparable tour de force de les suivre pour ainsi dire toutes deux, à la suite l'une de l'autre. Accompagné d'un seul Blanc, l'adjudant Badaire, et de douze Sénégalais, bientôt réduits à huit, il parcourut 8.000 kilomètres au milieu d'un pays à peu près inconnu, la plupart du temps désertique et peuplé de détrousseurs. D'ailleurs, Monteil estimait qu'il avait là l'escorte idéale, suffisante pour être protégé, sans toutefois éveiller l'attention.

« Il ne voulait ni combattre, ni seulement inquiéter les chefs indigènes qui se seraient opposés au passage d'une véritable force armée. Il lui suffisait d'avoir assez de monde avec lui pour ne pas avoir à craindre un parti de pillards. Il se gardait également d'emporter avec lui trop de cadeaux pour se gagner des complaisances, car il eût risqué d'éveiller des convoitises dangereuses » (1).

Il avait déjà, sous le gouvernement de Brière de L'Isle, exploré le Ferlo, puis commandé la brigade topographique du Haut-Fleuve.

Il se rendit d'abord de Saint-Louis à Ségou qu'il quitta en décembre 1890. Il ne se laissa jamais détourner de sa route. « Le danger est de tous les jours, écrivait-il, mais,

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 195.

en Afrique, c'est une règle générale à laquelle je n'ai jamais failli. Il faut savoir marcher droit devant lui » (1).

Il passa par Say (où il signa un traité de protectorat). Ensuite, à travers le pays de Minianka, il se dirigea vers Kinian, alors assiégé par Tiéba. Puis il traversa Sikasso, Bobo-Dioulasso, remonta la Volta jusqu'à Koury, entra à Yako dans le Mossi; arriva à Dori, enfin, sur le Niger à Say, le 19 août. Après quoi, il atteignit Argounzou, puis Sokoto et Kano, et s'arrêta, quelque temps, dans le Bornou, dont le sultan lui fit le meilleur accueil.

Finalement, du lac Tchad, il se dirigea vers Tripoli, en traversant le Sahara par Bilma et Mourzouk, et arriva, en décembre 1892, au terme de sa randonnée.

Ce voyage, qui reliait entre elles des parties d'itinéraires du lieutenant Binger, du docteur Crozot et de Barth, eut en Europe un retentissement considérable. Quant à nous, il nous rapporta de réels avantages et de grosses facilités.

A Dori, Monteil avait, le 22 mai 1891, placé le Liptako sous le protectorat français. A Argounzo, il avait noué les meilleures relations avec le roi du pays. Dans le Bornou, il avait pu remarquer l'état d'indépendance absolue du sultan par rapport à l'émir de Sokoto, et il s'était attiré ses bonnes grâces.

SECTION II.

ENTRE NIGER ET TCHAD.

Enfin, comme couronnement de toutes ces entreprises, un jour, on songe à rendre concourantes les deux voies que nous avons étudiées et celles venant du Congo. (Déjà, à la fin de 1897, nous possédions toute la boucle du Niger, nous avions songé à pousser sur la rive gauche de ce fleuve notre pénétration jusqu'au Tchad. Mais celle-ci avait été endeuillée par l'assassinat du capitaine Cazemajou, de l'interprète Olive et d'une partie de leur escorte, dont l'autre partie avait été ramenée grâce à

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 195.

l'exploit prodigieux du caporal Koubi Keïta et du sergent qu'il avait délivré par la suite, Samba Taraoré.)

La mission Voulet-Chanoine reçoit, toujours dans le même but, l'ordre de rejoindre du côté du Tchad la mission Foureau-Lamy, venant de l'Algérie à travers le Sahara, et la mission Gentil, venant de l'Oubanghi-Chari. Par la même occasion, ils doivent reconnaître sur place la ligne de démarcation fixée entre Niger et Tchad par la convention du 14 juin 1898 et proposer éventuellement les modifications qu'on pourrait y apporter.

Voulet et Chanoine ont été promus capitaines à la suite de leurs brillants exploits au Mossi et au Gourounsi. On peut même dire qu'ils ont été les sauveurs de notre Empire centre-africain contre les visées anglaises et que, pour cela, on les a couverts, Voulet surtout, de lauriers, qui ont troublé son imagination. Bien plus, il reçoit le commandement de la plus importante des trois missions, celle qui ne devra pas seulement explorer, mais encore combattre et conquérir.

Pris par la folie des grandeurs, atteint par les morsures du soleil africain et les diverses souffrances qu'il doit endurer dans ce pays, se sentant sans contrôle et privé de moyens, il se laisse influencer par la femme bambara avec laquelle il vit. Pour nourrir, habiller et payer ses soldats, il érige le pillage du faible en règle naturelle. Toute velléité de résistance de la part de l'indigène est combattue avec une violence inouïe. Il fait décapiter tous les notables ennemis dont la tête dépasse la sienne. Il fait pendre les jeunes femmes ou jeunes filles des premières familles.

Par le lieutenant Peteau, qui s'est séparé de la mission, la nouvelle de ces exactions finit par arriver au Ministère, qui envoie aussitôt le lieutenant-colonel Klobb pour faire à leur sujet une enquête et, au besoin, retirer à Voulet son commandement.

Klobb arrive ainsi à Maïjirgui, où se trouvent alors Voulet et Chanoine, le reste de la mission campant un peu plus à l'est sous le commandement des lieutenants Pallier et Joalland. Il envoie à Voulet une lettre par laquelle il le prie de l'attendre à Dankori. Voulet sent

que son commandement va lui échapper. Il est pris comme d'une crise de folie, et il fait répondre au lieutenant-colonel Klobb que, s'il continue à avancer, il sera traité en ennemi. Klobb, n'obéissant qu'à son devoir, continue sa marche. Il est tué par les coups de feu des tirailleurs aux ordres de Voulet, tandis que son adjoint, le lieutenant Meynier, est blessé.

« Maintenant, s'écrie-t-il en s'exaltant peu à peu, je suis hors la loi, je renie ma famille, mon pays, je ne suis plus Français, je suis un chef noir... Nous allons nous créer un empire en Afrique... Pour me prendre, il faudra dix mille hommes et vingt millions... Cet homme venant me voler mon œuvre de deux années... à moi, jeune officier, qui avais toute ma carrière à faire ! » (1).

Alors les tirailleurs de la mission qui n'ont pas participé au meurtre sont étonnés, se concertent, et prononcent la déchéance des capitaines Voulet et Chanoine, instigateurs du meurtre. Puis ils décident d'aller se mettre à la disposition du lieutenant Pallier qui reste le plus ancien des officiers. Ils se préparent en conséquence à quitter Maïjirgui le 15 au matin. Voulet, s'en apercevant, veut les retenir en usant de promesses et surtout de menaces.

Il dit à leurs sergents : « Vous n'êtes plus sergents français, vous êtes de grands chefs noirs, vous ne reverrez jamais le Soudan, mais je vous ferai tous très riches... » Mais, dès que l'officier dément est parti, le sergent Souley Taraoré réunit à son tour ses camarades et leur parle ainsi : « Le capitaine a dit que nous n'étions plus Français; si! nous le sommes! Tirailleurs du Soudan, quand nous partons, ce sont des Français qui gardent nos mères et nos cases dans nos villages. Le capitaine a dit qu'il n'avait plus de galons, nous ne devons plus lui obéir. Ceux qui nous commandent, ce sont les lieutenants qui sont là-bas, et n'ont pas voulu suivre le capitaine » (2).

Après quoi, les sergents et leurs hommes lèvent le

(1) Général JOALLAND : *Le drame de Dankori*, p. 84.

(2) Général JOALLAND : *Le drame de Dankori*, p. 95.

camp en silence. Chanoine, prévenu, court à leur poursuite, le revolver à la main, mais il tombe mort. Voulet s'enfuit à cheval avec une femme targui, mais, le lendemain matin, il subit le même sort que son compagnon de félonie et d'infortune.

« Ainsi finit, dans une crise de « soudanite » aggravée par d'horribles fatigues et une blessure récente, un officier qui avait été au Mossi un modèle d'intelligente bravoure » (1).

Les tirailleurs se rendent alors auprès des lieutenants Pallier et Joalland qui, campés à quelque distance de là, ignorent encore le double drame (2). En même temps, les tirailleurs qui ont tiré sur Klobb et Meynier se dénoncent d'eux-mêmes et sont arrêtés.

Le lieutenant Pallier prend le commandement de toute la mission et marche aussitôt sur Zinder, bat l'émir à Tirméni, le 29 juillet 1899, vengeance ainsi Cazemajou et Olive, puis, laissant à Zinder Joalland et Meynier, il regagne le Niger.

A son tour, Joalland quitte, le 3 octobre, Zinder où il laisse un poste et va attendre à Goulfeï sur le Chari les missions Foureau, Lamy et Gentil, après avoir contourné le Tchad et soumis le Kanem.

Après la réunion des trois missions, le commandant Lamy en prend le commandement général, pour marcher contre Rabah qu'il défait, le 22 avril 1900, à Kousri.

Mais il est mortellement blessé. Il est enterré sur place avec ses camarades, restant « auprès de ce drapeau qu'ils avaient planté au cœur de l'Afrique, sentinelles silencieuses qu'on ne relève jamais » (3).

Pendant ce temps, à Zinder, le lieutenant-colonel Péroz soumettait pacifiquement « la région en forme de V comprise entre le Niger et le Dallol-Maouri dont le thalweg avait été substitué par la convention du 14 juin 1898 au début de la ligne artificielle Say-Barroua acceptée en 1890 » (4).

(1) P. DELONCLE : *L'A. O. F.*, p. 222.

(2) V. A *la recherche de Voulet*, par Mme KLOBB, 1931.

(3) P. DELONCLE : *L'A. O. F.*, p. 226.

(4) G. HANOTAUX et A. MARTINEAU : *Histoire des colonies françaises*, page 253.

Il voulut ensuite essayer d'améliorer les communications entre Zinder et Say ou Niamey. Pour cela, le capitaine Cornu fit, entre Filingué et Tahoua, une reconnaissance des points d'eau possibles. Elle fut dramatique, et ne donna point de résultats. Le colonel Péroz lui-même créa deux postes sur la route d'Agadès, et relia Zinder aux postes du Tchad par des courriers réguliers. Son successeur, le lieutenant-colonel Noël, fit creuser des puits le long de la route de Filingué à Tahoua par Laham.

Malgré cela, le 8 avril 1904, une convention, qui ne nous donnait à Zinder qu'une voie d'accès aussi impraticable que la première, fut acceptée et sans attendre le rapport de la Commission franco-britannique chargée de nous donner, pour accéder à Zinder, une voie qui ne nous obligeait pas à mourir de soif ou à pénétrer en territoire anglais.

La reconnaissance de cette région fut peut-être la plus pénible et en même temps la plus héroïque de toutes. Grâce à la maîtrise de sa plume, le lieutenant-colonel Péroz, dans la *Revue de Paris* (1900-1902), nous la fait vivre intensément.

SECTION III.

LE CHEMIN DE FER LUI-MÊME SERA A CHEVAL SUR LES DEUX VOIES DE PÉNÉTRATION COMME LE SONT L'AUTO ET L'AVION.

On pourra, en effet, se rendre avec le même wagon d'Alger à Dakar ou à Abidjan, lorsque le Transsaharien sera construit.

D'ailleurs, il aura des lignes dérivées très importantes. Par exemple : le Transmauritanien, qui joindra Mogador au Sénégal, et le Transsoudanien.

Certains préconisent beaucoup la construction du Transsoudanien, reliant l'A. E. F. à l'A. O. F. par le Ouadaï (Abecher), Fort-Lamy, la boucle du Niger et le Sénégal avec des antennes vers le Cameroun et l'A. E. F.

Ce chemin de fer, ne pouvant, à cause des sables, passer au nord du Tchad, devrait emprunter l'itinéraire

suivant : Abecher, Fort-Lamy, Dikoa, Kano, Sokoto, Tombouctou, Nioro, Saint-Louis.

Ce serait donc pour nous une nécessité que de récupérer sur les Anglais le nord de la Nigéria où se trouvent Dikoa, Kano et Sokoto.

Le chemin de fer ne sera pas le seul à être à cheval sur les deux voies. Il en sera de même de la voiture-auto lorsque celle-ci pourra emprunter plus régulièrement des pistes mieux tracées.

Quant à l'avion, il a depuis longtemps des possibilités suffisantes.

Répondant au « Plein ciel » de Victor-Hugo, et aux vers de Lamartine, « Des frontières au ciel voyons-nous quelque trace », il est indépendant du terrain et, par suite, des deux voies que nous avons étudiées. Il suffit, pour s'en rendre compte, de rappeler avec quelle facilité l'escadre aérienne Vuillemin a survolé dans tous les sens toutes nos possessions du Nord, de l'Ouest et du Centre de l'Afrique. Partie d'Istres le 9 novembre 1933, elle s'est rendue à Dakar par Carthagène, Rabat, Colomb-Béchar, Adrar, Bidon 5, Gao, Mopti, Bamako et Kayes.

Puis de Dakar elle est allée à Bangui par Saint-Louis, Kayes, Ségou, Ouagadougou, Niamey, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault.

Enfin elle est repassée à Fort-Archambault, Fort-Lamy, a mis le cap sur Zinder, Niamey, Gao, a atterri successivement à Adrar et Goléa, Touggourt, Tunis et est arrivée en un dernier coup d'aile à Alger le 18 décembre, c'est-à-dire quarante jours après.

d) Conclusion sur le stade du conquérant
et de l'explorateur.

CHAPITRE XI.

Si l'on jette un coup d'œil rétrospectif sur l'ensemble de ces récits, on peut dire que tous ces explorateurs ou conquérants ont été plus méritants les uns que les autres. Mais on peut remarquer qu'ils n'étaient pas tous placés dans les mêmes conditions et qu'ils ont différé essentiellement par leurs méthodes de pénétration.

Par exemple, d'abord en 1887, Binger a dit : « Mieux vaut marcher seul avec le personnel nécessaire au transport des marchandises d'échanges et n'emporter que deux ou trois fusils, juste ce qu'il faut pour faire voir aux indigènes que, tout en marchant pacifiquement, on est en mesure de résister à quelques voleurs à l'occasion. » Effectivement, il est parti avec deux domestiques indigènes et huit âniers pour conduire les seize ânes sur lesquels étaient chargés ses ballots (1).

Après lui, en 1891, Monteil a été remarquable par les principes dont il venait de démontrer l'excellence en les appliquant parfaitement et avec succès : une escorte d'un blanc et de douze noirs lui a suffi afin « d'ouvrir des voies pacifiques que la civilisation empruntera plus tard pour faire disparaître la barbarie... ». Remplir le véritable but humanitaire que l'Européen doit avoir au pays noir (2).

Il a été en cela en désaccord avec Stanley, « lequel n'a fait qu'une trouée sanglante se refermant après son passage, laissant les populations terrorisées; devenues hostiles aux Blancs qui avaient semé parmi elles la mort et la désolation (3) ».

(1) TERRIER et MOUREY : *L'œuvre de la III^e République en Afrique occidentale*, page 113.

(2) MONTEIL : *De Saint-Louis à Tripoli par le Tchad*, p. 3.

(3) MONTEIL : *De Saint-Louis à Tripoli, par le Tchad*, p. 3.

Et nous savons qu'après Monteil, a été préconisée et adoptée en 1899, sur la voie du Sahara, une autre théorie, celle de Foureau, soutenant que « seule une escorte de cent cinquante fusils bien recrutés assure absolument la sécurité et la réussite ».

Quant au stade lui-même du conquérant ou de l'explorateur, il restera toujours le plus passionnant, le plus poignant, gardant dans l'histoire coloniale déjà si glorieuse de notre pays la plus glorieuse place, tenant de l'épopée et de la légende à la fois. L'esprit reste confondu devant tant d'héroïsme, d'endurance et d'abnégation et l'imagination s'enthousiasme à ces visions fantastiques, au souvenir de ces prodigieux exploits. Écoutons, par exemple, le lieutenant-colonel Péroz raconter une de ses campagnes (1) :

« D'uniforme, de solde, d'approvisionnements, il n'était pas question. Un morceau d'étoffe rouge sur la tête permettait au chef de reconnaître les siens et la guerre payerait la guerre.

» Dispersée en une dizaine de colonnes d'autant plus mobiles qu'elles ne portaient que leurs armes, cette grande bande devança partout les troupes anglaises. Elle leur fit front sur tous les points de l'intérieur où elles s'étaient aventurées; elle arrêta net leurs efforts combinés (1896-1898). La convention du 14 juin 1898 survint à point pour empêcher ces gens en haillons de se jeter à corps perdu sur les beaux détachements anglais, de les déraciner de leurs postes avancés et de les rejeter à la côte. On ne sait ce qu'il faut le plus admirer de l'énergie, de l'activité, de l'endurance, de la maîtrise ou du courage dont, pendant deux années, quelques-uns de nos jeunes officiers de l'infanterie coloniale firent preuve dans l'accomplissement d'une si effroyable entreprise.

» Cette campagne de la Boucle du Niger laisse assez loin derrière elle comme étonnant exemple de conquête extraordinaire les hauts faits des Cortès, des Pizarre et des Almagro. Ici, du côté de l'assaillant, le chef entre en campagne seul; auprès de lui, pas un homme de sa race;

(1) Lieutenant-colonel Péroz : *Revuc de Paris*, 1900-1902 et 1900-1904.

autour de lui, pas un soldat. Du sol qu'à lui seul il va conquérir, il tirera et formera ses seconds et ses soldats. Son adversaire, ce sont des légions de gaillards vigoureux, braves à l'excès et dont la guerre est le vouloir préféré; derrière eux, des forces européennes, solides et disciplinées... En deux années, une immense contrée est soumise : les détachements européens adverses sont affamés, coupés de leurs communications, prêts à abandonner la partie, à reculer vers la côte.

» Sur le sentier, les arbustes épineux tendent traîtreusement leurs ramilles; des cris étouffés, des jurons. Les visages, les mains sont fouettés au passage, balafrés dans la pénombre. Mon dolman de kaki, très résistant, est happé à l'épaule par le crochet d'une acacie; l'étoffe est arrachée jusqu'au coude. Les vêtements de nos hommes, si misérables déjà, s'en vont en loques informes; quant aux porteurs, à moitié nus, leur peau est zébrée de longues écorchures où perlent les gouttelettes de sang. La fatigue de la marche s'accroît. Dans ce terrain mou où le pied s'enfonce, la jambe perd son élasticité. Bientôt une toux aigre, aiguë, sortie des palais asséchés que le sable fin irrite, jette une trainée de plaintes douloureuses à travers la nuit. Parfois, un bruit sourd, accompagné d'une lamentation étouffée : c'est un porteur qui s'écroule avec sa charge en travers du chemin étroit. Il s'étend tout raidi, murmurant quelques supplications; il s'immobilise auprès de sa caisse, les yeux grands ouverts, vagues, attendant la mort. Déjà la lune est au zénith. La marche continue toujours. Est-ce bien une marche, l'ondulation en anneaux disloqués de cette longue colonne de misérables que la soif étreint, que la fatigue abrutit; qu'enveloppent le bruit des exclamations de douleur et des cris de désespérance ou les sourdes mélodies de l'hallucination qui commence? »

Écoutons aussi Jacques Méniaud (1) :

« Tout dépendait, dit-il, de l'initiative de ces hommes courageux et rompus à la vie coloniale, bigors, marsouins, toubibs, de leur appréciation exacte des circons-

(1) *Les Pionniers du Soudan*, p. 123.

tances, du sentiment de ce qu'ils pouvaient faire avec les tout petits moyens dont ils disposaient.

» Certes, parfois des erreurs avaient été commises; il y avait même eu des drames..., des manifestations brutales de la « soudanite », exaspération du système nerveux par la fatigue ou la maladie, l'isolement, le danger prolongé...

» Mais, quand on contemplait ces visages d'énergie à demi enfouis dans des barbes hirsutes, ces teints jaunes d'hépatiques, ces corps amoindris et comme vidés par la dysenterie et la malaria, encore chancelants d'une hématurie qui avait cependant pardonné, on était ému profondément par tout ce qu'ils représentaient de grandeur, de sacrifice et de dévouement à un idéal. »

On peut vraiment dire qu'ils ont bien servi la cause de l'expansion et du rayonnement de leur pays dont ils n'oubliaient point cependant l'ennemi héréditaire : « Mon colonel, disait le capitaine Pol, de l'artillerie de marine, je meurs en soldat. Je n'ai qu'un regret : ce n'est pas sous les coups des Noirs que j'aurais voulu tomber. » Et, faute de mieux, ils ont noblement poursuivi le projet de Faïdherbe dont le génie clairvoyant domine encore l'A. O. F. : ce dernier, en effet, organisant le premier bataillon des tirailleurs sénégalais, orientait les développements de la colonie vers le mystérieux Soudan.

Ainsi, l'A. O. F. a pu fournir à la mère-patrie de remarquables subsides.

Ainsi, se succédant au pays noir, quelques-uns des nobles fils de France ont réalisé des prouesses à peu près semblables, montrant la vérité de cette parole due à Vivien de Saint-Martin : « Ce qu'il faut, c'est une pensée et un homme. »

Mais ce stade si passionnant, si poignant, si nous l'examinons au point de vue particulier de notre étude, pouvons-nous dire qu'il s'est accompli d'une manière égale par les deux voies que nous comparons toujours entre elles? Certes non.

Les missions et les explorations à travers le Sahara

nous ont permis d'aborder très souvent l'A. O. F. Mais nous ne l'avons fait alors que d'une façon superficielle. Les missions qui ont entrepris la traversée du Grand Désert n'ont guère été nombreuses. Moins nombreuses encore ont été celles qui ont pu l'effectuer dans de bonnes conditions, quand elles n'ont pas été massacrées. Elles ne comprenaient qu'un effectif très faible et souvent se réduisaient à l'explorateur et une faible escorte. Derrière elles, elles n'avaient aucune base de ravitaillement, aucune voie de communication même temporaire leur permettant de recevoir des renforts en hommes, matériel, vivres et munitions.

Par contre, notre accès de l'A. O. F. par l'Atlantique a été bien plus solidement assuré entre la France et les côtes du Sénégal ou les régions baignées par le golfe de Guinée. La liberté des mers nous a toujours été acquise, et si Saint-Louis d'abord, Dakar ensuite ont été notre base, elles ont toujours été en relation directe avec la mère-patrie. A partir de ces villes, le fleuve Sénégal d'abord, le chemin de fer ensuite ont été l'artère permanente, imposant le tracé de notre avance et la direction de nos efforts, assurant le service de ravitaillement et d'évacuation de nos vaillantes troupes, inscrivant pour ainsi dire sur le terrain notre prise de possession.

De même, notre pénétration par le golfe de Guinée a été aidée puissamment par les petits fleuves côtiers.

C'est pourquoi l'on peut affirmer sans hésitation que l'évolution du stade du conquérant s'est faite surtout par l'Atlantique.

Stade du politicien et de l'administrateur.

CHAPITRE XII.

Nous avons suivi dans leur avance nos troupes aussi bien celles qui sont venues en A. O. F. par l'Atlantique que celles qui y ont accédé par le Sahara. Il est indéniable qu'elles ont toutes, selon la méthode coloniale illustrée par Bugeaud, Gallieni et Lyautey, automatiquement organisé et administré d'abord elles-mêmes les pays qu'elles venaient de conquérir. Le stade de l'administrateur prolonge donc d'une manière logique et presque concomitante celui du conquérant. Il y a d'abord, entre eux deux, une interpénétration complète, puis insensiblement, le politicien prend le pas sur le militaire,

C'est d'abord et surtout par l'Atlantique, par le Sénégal que se sont effectués les progrès; c'est par l'Atlantique, par Saint-Louis, puis, à partir de la fondation de Dakar et de l'institution dans cette ville du gouvernement général, c'est par Dakar que sont venus les ordres. C'est à partir du Sénégal que les autres colonies de l'A. O. F. se sont constituées. Nous allons le démontrer en étudiant successivement :

- 1° Les communications;
- 2° La mise en valeur économique;
- 3° La politique :
 - a) Indigène (assistance, enseignement, travail);
 - b) Religieuse;
 - c) Militaire;
- 4° Le bilan financier du programme des travaux publics en A. O. F.;
- 5° L'organisation générale :
 - administration proprement dite;
 - finances;

- justice;
- armée;
- régime politique;
- 6° Les conventions avec les autres puissances.

SECTION I.

LES COMMUNICATIONS.

Nous ne pouvons faire autrement que de commencer cette étude par celle des communications et de la mise en valeur économique qui en découle.

Voies ferrées.

En l'absence de tout chemin de fer, de toute route vraiment digne de ce nom, de toute voie navigable entre l'Afrique française du Nord et l'A. O. F., *le Sénégal devait être le seul point de départ possible de ces voies de communication.*

Nous allons nous permettre une révision d'ensemble de l'avancement progressif des travaux que nous avons vu exécuter, pour la plupart, au fur et à mesure de la conquête.

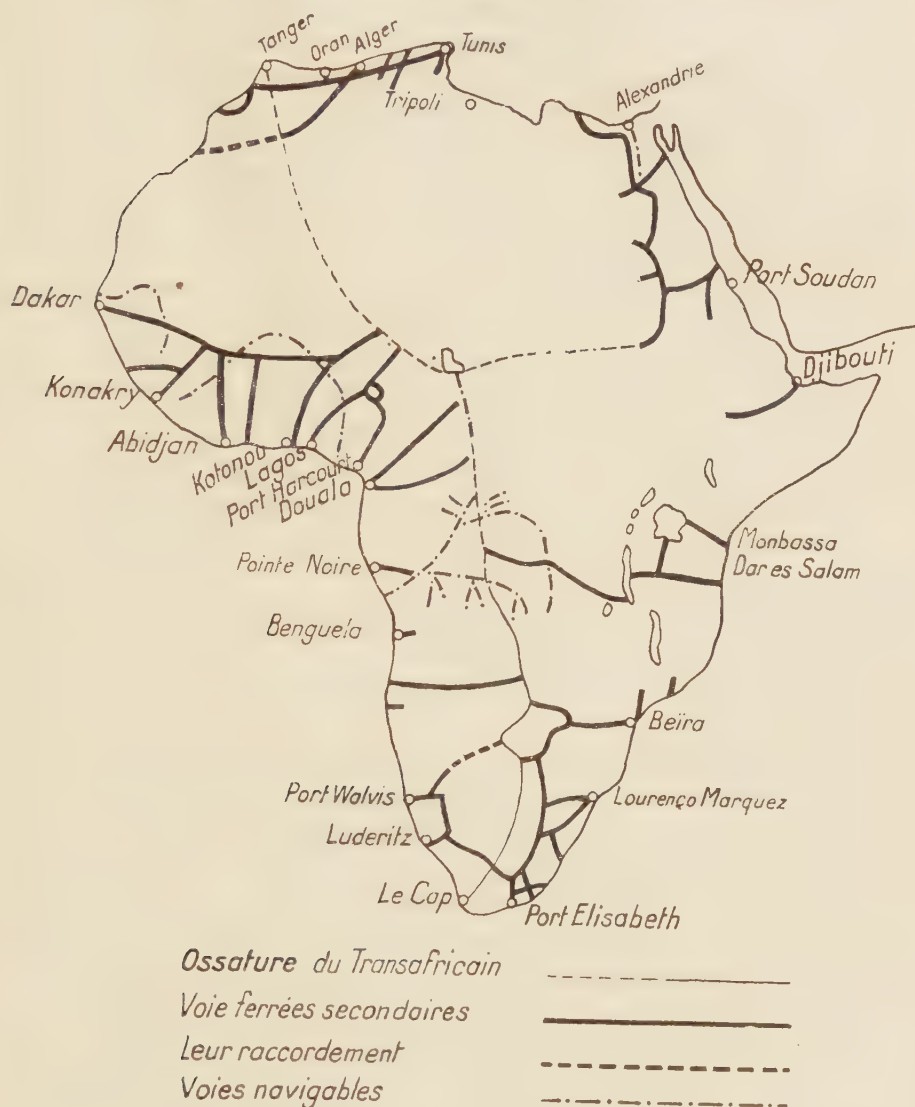
M. de Freycinet, nous le savons, a repris en 1879 *l'idée émise par Faidherbe de relier le Sénégal au Niger. Mais le plan comprenait deux parties. La première* devait relier Dakar à Saint-Louis. Elle fut exécutée d'après la loi du 29 juillet 1882 concédant pour 99 ans la ligne de Dakar à la Société des Batignolles.

Cette ligne à voie de 1 mètre, d'une longueur totale de 264 kilomètres, n'a été terminée qu'en 1885.

La deuxième partie du plan primitif devait relier le Sénégal au Niger. La construction en fut particulièrement laborieuse : Kayes avait été choisi, comme tête de ligne, en 1881. Mais la préparation de ces travaux avait été insuffisante, tant comme études préalables que comme précautions hygiéniques et prévision de matériel. On mit trois ans et l'on dépensa quatorze millions pour atteindre le kilomètre 54. Après des hésitations

lamentables, on parvint péniblement au kilomètre 132, à Bafoulabé, en 1888.

Il fallut attendre l'administration du général de Tren-
tinian pour que la construction du Kayes-Niger reçût



une impulsion vigoureuse et désormais régulière. Ce même général, entre 1895 et 1900, fit également commencer le Konakry-Niger en Guinée, et dresser un avant-

projet du Kotonou-Niger. On établit aussi un projet de voie ferrée de 300 kilomètres partant d'Abidjan vers l'intérieur du pays.

Tous ces travaux prennent un magnifique essor, avec l'arrivée comme gouverneur général de M. Roume. Il dit, le 15 décembre 1904 : « Nous voulons réellement ouvrir à la civilisation les immenses régions que nous ont données la prévoyance de nos hommes d'Etat et la bravoure de nos soldats et de nos explorateurs. » Et, voulant atteindre le cœur même du pays, il fait construire plusieurs lignes perpendiculaires à l'Océan et convergeant vers le Niger. Ainsi il prévoit :

1° Se détachant à Thiès du Dakar - Saint-Louis, la ligne menant à Koulikouro où elle rejoint le Kayes-Bamakou, et plus tard à Tombouctou. Il est prévu, d'autre part, à Guinguinéo, un embranchement sur le port de Kaolak, qui desservira ainsi le Soudan;

2° De Konakry, un chemin de fer qui, contournant le Fouta-Djallon, franchit le Niger à Kouroussa et mène à Kankan en attendant d'arriver au Bani, gros affluent du Niger;

3° D'Abidjan, une ligne sud-nord jusqu'à Bouaké et plus tard jusqu'à Ouagadougou;

4° De Kotonou, une ligne jusqu'à Savé et plus tard jusqu'à Niamey.

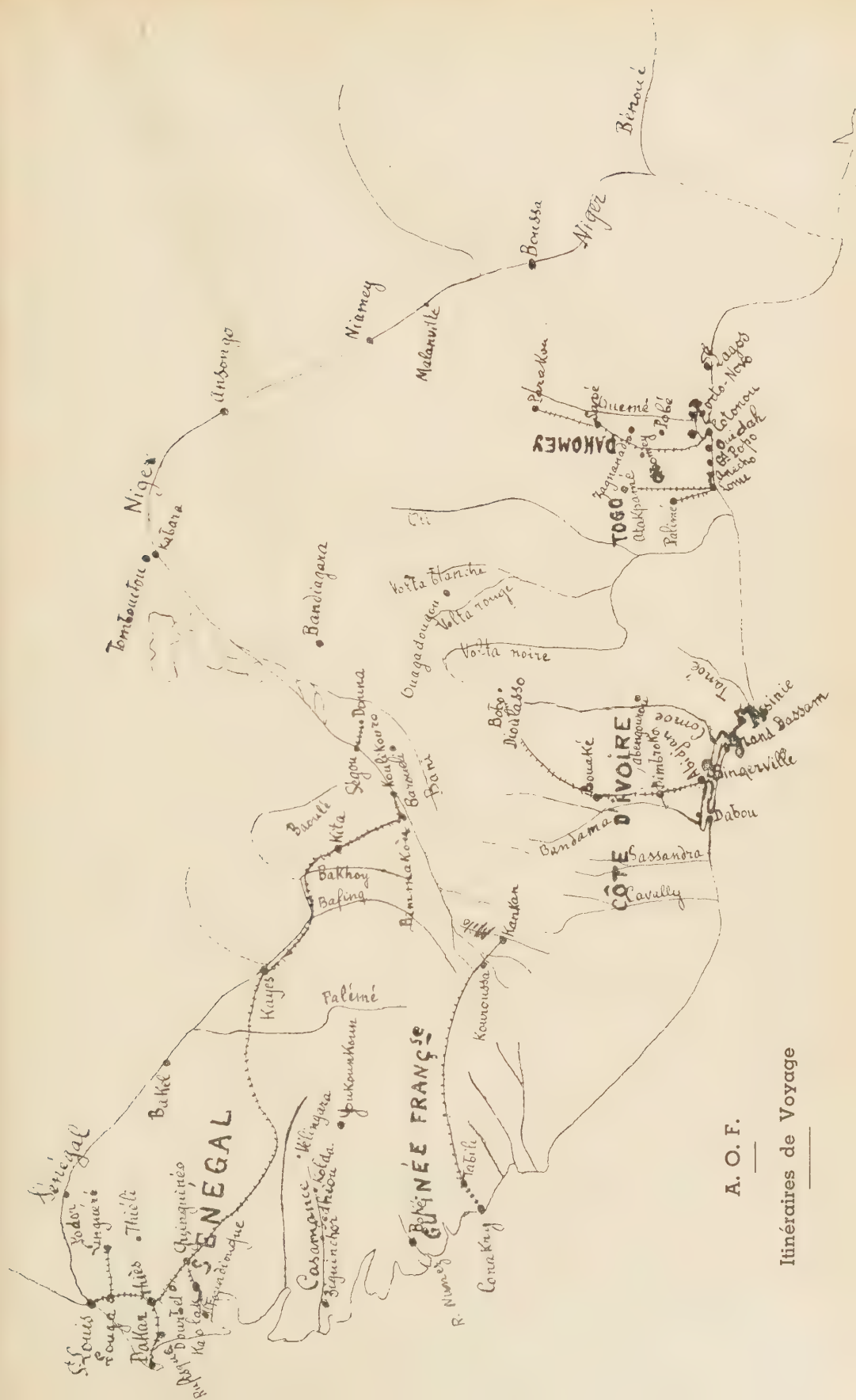
De plus, pour raccorder entre elles toutes ces lignes, M. Roume prévoit à longue échéance un chemin de fer à rocade, dont le pivot sera Ouagadougou.

L'idée maîtresse de ce plan, c'est que l'A. O. F. doit construire ses chemins de fer elle-même.

Pour cela, elle a été dotée de la personnalité morale qui lui a permis de contracter, avec la garantie de l'Etat français, un emprunt de soixante-cinq millions (loi du 5 juillet 1903), et un autre de cent (loi du 22 janvier 1907).

Depuis 1918, on a achevé le Thiès-Niger inauguré le 1^{er} janvier 1924, et on a prolongé vers le nord le chemin de fer de la Côte d'Ivoire.

De toutes ces lignes, un coup d'œil sur la chronologie, un simple examen de la carte montre que la principale



A. O. F.

Itinéraires de Voyage

et la plus ancienne est celle qui unit Dakar à Koulikoro, grâce à laquelle le Sénégal est devenu l'exutoire naturel, le drain du Soudan.

Mais il n'est pas sans intérêt de noter que, si la construction du Dakar - Saint-Louis et du Médine - Bafoulabé a rencontré en 1875 à la Chambre française une opposition, celle-ci s'est manifestée précisément dans la partie de la Chambre qui préconisait la jonction Niger-Algérie (1).

ACTUELLEMENT, COMME CHEMINS DE FER, L'A. O. F. POSÈDE :

— *la ligne de Dakar à Saint-Louis* (262 kilomètres) par Thiès et Loriga, qui traverse le Cayor, zone principale de la culture de l'arachide;

— *la ligne de Kayes au Niger* (555 kilomètres), reliant le Sénégal au Niger;

— *la ligne de Thiès à Kayes*, achevée tout récemment, reliant le Soudan directement à la mer, plus l'embranchement de Kaolak (32 kilomètres). L'ensemble de ces deux dernières lignes forme le Dakar - Niger (Dakar, Thiès, Kayes, Bamako, Koulikoro), qu'on appelle communément le Thiès - Kayes - Niger (1.293 kilomètres);

— *le chemin de fer de la Guinée* (662 kilomètres), de Konakry à Kankan par Kouroussa;

— *le chemin de fer de la Côte d'Ivoire* (316 kilomètres), d'Abidjan vers le pays de Kong jusqu'à Bouaké (prolongement en construction);

— *le chemin de fer du Dahomey* (294 kilomètres), de la côte vers le Niger;

— *ligne Kotonou - Savé* (261 kilomètres), complétée par la ligne de Porto-Novo à Pobé (76 kilomètres).

A ajouter : « *Les lignes du Togo : Lomé - Anécho* (43 kilomètres); *Lomé - Palmié* (110 kilomètres); *Lomé - Abakpamé* (175 kilomètres) » (2).

Il y a encore au Dahomey la ligne de *Porto-Novo* à

(1) Victor PIQUET : *Histoire des colonies françaises*, p. 212.

(2) Colonel ABADIE : *Nos richesses soudanaises et le Transsaharien*, page 37.

Kotonou, celle de Grand-Popo à Lokossa, et celle de Bohicou à Zagnanado.

Toutes ces lignes sont à voie de 1 mètre. Avec leur matériel léger, leur tracé et leur profil, elles ne peuvent supporter que des trains de deux cents à trois cents tonnes... Tout est relatif, et on peut les appeler cependant grandes voies de pénétration.

MAIS ELLES NE SUFFISENT PAS ET IL EST NÉCESSAIRE QU'ELLES SOIENT COMPLÉTÉES PAR DES VOIES SECONDAIRES. Celles-ci sont trois chemins de fer à voie de 0 m. 60 :

— celui de *Louga à Linguéré* (135 kilomètres), s'embranchant sur le Dakar - Saint-Louis, est déjà fait. Il reste encore, d'après le projet de M. Carde, à construire :

— celui du *Baol*, qui partirait de Guinguinéo sur 100 kilomètres vers Diourbel et Tiéli;

— celui de la *Casamance*, qui aurait pour origine l'escale de Ziguinchor, qui passerait à Sedhiou et arriverait à Kolda ou à Vélingara;

— celui de la *Côte d'Ivoire*, l'embranchement sur le chemin de fer de la Côte d'Ivoire du tronçon qui desservirait la région comprise entre le Comoé et le Gold-Coast.

DE PLUS, DANS LE PROGRAMME DES GRANDS TRAVAUX POUR LES CHEMINS DE FER, ON COMPREND :

1° La continuation de l'aménagement du chemin de fer de Thiès au Niger;

2° La construction de l'embranchement Koulikoro - Barouali pour la culture du coton dans les terrains irrigués;

3° Les rectifications partielles au profil du chemin de fer de Konakry au Niger;

4° Le prolongement jusqu'à Bobo-Dioulasso du chemin de fer de la Côte d'Ivoire et la construction du tronçon de Dimbroko à Abengourou, et à Dalou;

5° Le prolongement jusqu'au Niger du chemin de fer central dahoméen et l'achèvement du chemin de fer de jonction Porto-Novo - Cotonou;

6° La construction du chemin de fer de Grand-Popo à Lokossa;

7° Le prolongement de l'Est dahoméen vers le nord de Pabé, à Kétou;

8° La construction du chemin de fer de Tabili à Youkoukan (Guinée).

Routes.

Bien entendu, un réseau routier a renforcé judicieusement au fur et à mesure le réseau ferré que nous avons étudié et dont il semble être l'annexe. Il eût été loisible, pour sa construction, de profiter de l'expérience des vieux pays européens. Mais il est absolument indéniable qu'avant la diffusion si considérable des automobiles, quand on n'avait à sa disposition que des animaux de trait rares et chers, on avait avantage à construire des voies ferrées plutôt que des routes à l'infrastructure aussi coûteuse.

En 1923, l'A. O. F. possédait déjà 15.000 kilomètres de pistes praticables, la saison sèche. En 1928, il y avait 24.000 kilomètres de pistes améliorées, 18.500 kilomètres praticables aux poids lourds et mi-lourds et 4.000 kilomètres de routes, soit en tout 45.000 kilomètres qui arrivent en tout en 1930 à 56.000 kilomètres.

AINSI, FINALEMENT, ON DISTINGUE :

1° *Des pistes de grande circulation* parcourues :

a) Soit de Colomb-Béchar à Gao, par les grands cars réguliers appartenant au service transsaharien de la Compagnie générale transsaharienne;

b) Soit par le service des voyages de tourisme de la Compagnie générale transatlantique entre le Nord et le Sud-Algérien (cars ou camionnettes);

2° *Des pistes de commandement*, reliant les principaux postes militaires ou administratifs;

3° *Des itinéraires automobiles*, plus ou moins bien jalonnés, parmi lesquels les plus employés sont :

1. Gao - Colomb-Béchar - Oran;

2. Gao - Timmimoun - El-Goléa - Ghardaïa - Laghouat - Alger;

3. Gao - Timmimoun - El-Goléa - Ouargla - Tougourt - Constantine;

4. Ghardaïa - Ouargla - In-Salah - Tamanrasset - Silet-Kidal;

5. Tamanrasset - In-Guezzan - Agadès.

ON PEUT ENCORE CLASSER LES PISTES D'UNE AUTRE FAÇON. On les divise alors en trois catégories :

- a) Les pistes sahariennes;
- b) Les pistes transsahariennes;
- c) Les pistes soudanaises.

PARMI « LES PISTES SAHARIENNES », il faut distinguer les longitudinales, les transversales et les secondaires.

« LES LONGITUDINALES sont :

» *A partir de la Tunisie* : la piste Fort-Saint - Fort-Flatters en direction du Hoggar (413 kilomètres);

» *A partir de l'Algérie* :

» 1° La piste Ouargla ou El-Goléa - In-Salah - Tadjemont - Tamanrasset - Tinzaouaten;

» 2° La piste Colomb-Béchar - Adrar - Reggan - Gao.

» LES TRANSVERSALES unissent ces diverses pistes et les centres les plus importants :

» Amguid - Djanel : 686 kilomètres;

» El-Goléa - Timmimoun - Adrar : 560 kilomètres;

» In-Salah - Toulef - Reggan : 234 kilomètres;

» Amguid - In-Salah : 345 kilomètres;

» Tamanrasset - Tin-Aberdâ : 483 kilomètres.

» Toutes ces pistes, dont beaucoup sont régulièrement exploitées par des services automobiles, sont entretenues et jalonnées. D'importants travaux y ont été exécutés » (1).

Les pistes sont jalonnées par des chapelets de cailloux dressés, des obélisques coniques en pierre ou en argile blanche et des tonnelets d'essence vides peints en blanc.

(1) M. VALET : *Revue économique internationale*, août 1931, p. 317.

Ces pistes recherchent les lignes droites, ne traversent les régions accidentées que si elles ne peuvent faire autrement, et encore aux points de passage les plus favorables, comprennent quelques travaux d'art pour la traversée des oueds sablonneux, permettant ainsi aux autos une vitesse moyenne de 30 à 35 kilomètres à l'heure.

Les points de stationnements échelonnés sur ces pistes possèdent des dépôts d'huile et d'essence, et parfois des hôtels confortables comme à Reggan, Timmimoun, El-Goléa ou Touggourt.

LES PISTES TRANSSAHARIENNES, nous en avons dit un mot à propos de la compétition entre les chambres de commerce de Constantine, Alger et Oran, — sont au nombre de deux : la piste du Hoggar et celle du Tanezrouf.

La piste du Hoggar est la piste habituelle des caravanes, la plus pittoresque, la plus longue, la mieux jalonnée de points d'eau. Près de Blidah, elle porte un large panneau où l'on peut lire des inscriptions aux chiffres desquels nous sommes peu habitués :

« ROUTE NATIONALE N° 1.

	Kilom.
Laghouat.	378
Ghardaïa.	617
El Goléa	947
In-Salah.	1.385
Tamanrasset.	2.970
Gao.	3.388 (1) »

Enfin, il y a aussi des « PISTES SOUDANAISES » qui ont remplacé les sentiers sur lesquels circulaient des caravanes de porteurs. Les pistes suivantes sont praticables pendant toute l'année :

SOUDAN.

	Kilom.
Bamako - Kayes.	450
Bamako - Nioro.	350
Bamako - Tombouctou par Ségou et Goudam (rive gauche du Niger)	750
Bamako - Nara - Néma.	480
Kayes - Nioro - Néma.	520
Kita - Nioro.	250

(1) VALET : *Revue économique internationale*, août 1931, p. 321.

	Kilom.
Macina - Nara par Sokolo.....	250
Tombouctou - Bou Djebeha-Araouan (en construction)....	300
Gao vers Reggan, point frontière.....	500
Bourem - Tabankort - Kidal - Tinzaouten.....	500
Tombouctou - Niamey - rive gauche Niger.....	750

NIGER.

Niamey à Nguigmi par Zinder.....	1.430
Tessaoua - Agadès.....	420
In Gall - Agadès.....	100
Birni - Nkoni - In Gall - In Guezzan.....	900

Ces routes sont naturellement utilisées par de très nombreuses voitures automobiles. Les 150 autos de 1915 en A. O. F. sont maintenant devenues une dizaine de mille. Comme le dit Marc Laplaine dans une chronique sur l'outillage colonial : « Le nègre, hier asservi au dur labeur du portage, apporte maintenant comme une âpreté de revanche à se faire véhiculer, à s'accrocher en lourdes grappes humaines aux lourds camions et aux « tomobils ».

La construction de ces innombrables kilomètres de route a été un prodigieux tour de force, d'autant plus que les noirs, requis par ce travail, se plaignaient de ce que « ces grands alignements, béants et vides, leur donnaient le vertige », et que, dans certaines régions particulièrement touffues de la grande sylve, l'ouverture d'une route a exigé, au kilomètre moyen, l'abatage de 7.000 à 8.000 tonnes d'arbres ».

La bienheureuse influence des voies de communications s'est fait immédiatement sentir. P. Lyautey, dans *l'Empire colonial français*, le constate avec plaisir :

« Dans notre Afrique noire, il n'y avait (alors) qu'éléments de division, contrastes, hostilités ataviques. Le seul hinterland commun était à peine exploré. Pour dessiner une fusion d'intérêts, une communauté de rapports, il a fallu une lente pénétration par la route ou le rail. La Guinée ne s'est sentie attachée au Sénégal que le jour où le chemin de fer de Konakry l'a atteinte. La Côte d'Ivoire ne s'est laissée pénétrer que le jour où elle a entrevu la prolongation du chemin de fer dans la Haute-Volta. Il ne sera également permis de considérer

le Dahomey comme une partie véritablement intégrée dans la Fédération que le jour où le chemin de fer atteindra le Moyen-Niger. L'écheveau des routes et des voies ferrées est le vrai lien constitutif de l'Union fédérale africaine » (1).

Voies navigables.

Il convient aussi d'examiner si les fleuves et les cours d'eau n'ont pas efficacement contribué au transport des matières premières, à l'évacuation des produits, à la circulation des gens, des animaux et du matériel. A vrai dire, ces voies de communication ont été les seules au début. En l'absence de chemins de fer et de routes, nos troupes ne pouvaient guère, pour pénétrer au cœur du pays, avoir recours qu'au Sénégal et au Niger. Ils ont alors bien justifié l'appellation que leur a donnée Pascal de « routes qui marchent », mais ils ont marché d'un pas terriblement inégal.

Rappelons-nous l'obligation dans laquelle se trouvaient nos colonnes expéditionnaires, d'attendre la saison convenable afin que les eaux du Sénégal fussent assez hautes pour porter leurs chalands. Rappelons-nous les obstacles qui interrompent le cours du Niger à Bamako, à Ansongo et à Boussa. Les caprices saisonniers de ces fleuves, si importants qu'ils provoquaient tout à coup la sécheresse ou l'inondation, ont été maîtrisés par une politique de l'eau.

Depuis bien des années, on a consacré beaucoup d'argent à aménager leurs cours sans obtenir toute l'amélioration espérée. Sur le Sénégal, comme sur le Niger, sur les rivières côtières et sur les lagunes, les facilités de communication ont été accrues par le service des halages.

Le plus heureux effort dans ce sens a été la création du canal de Sotuba, inauguré en 1929 par M. Maginot, signifiant aux populations indigènes les progrès incontestables que nous leur avons apportés. Grâce à un

(1) P. LYAUTEY : *L'Empire colonial français*, p. 168.

double système d'écluses, il permet à la grosse batellerie de naviguer sans interruption sur le Niger, de Bamako à Koulikoro. Il ouvrira ainsi pour le Soudan, par le chemin de fer de la Guinée, vers Konakry, un débouché aussi puissant que celui qui existe actuellement vers Dakar.

Le Sénégal n'est navigable en permanence que jusqu'à Bakel ou Podor. Depuis Saint-Louis, on ne peut atteindre Kayes par bateau que du 15 juillet au 15 septembre.

Sur le Niger, de Bamako à Kabara, port de Tombouctou, les vapeurs fluviaux ne peuvent assurer leur service que jusqu'à la mi-janvier. Les transports habituels ont lieu entre Koulikoro, terminus du Thiès - Niger, Tombouctou et Ansongo (1.400 kilomètres); d'autre part, entre Bamako et Kouroussa, port fluvial en correspondance avec le chemin de fer de la Guinée. Il faut signaler encore le service sur le Niger entre Niamey, nouvelle capitale de la colonie du Niger, et Malanville, où aboutit la route automobile de Savé - Dahomey au Niger. Enfin, il existe des services réguliers de vapeurs sur les lagunes de la Côte d'Ivoire et du Dahomey.

Au programme des travaux pour une meilleure utilisation de ces voies, sont compris les aménagements du fleuve Sénégal et les irrigations dans la vallée du Niger, ainsi que l'amélioration du cours du Niger entre Kouroussa et Koulikoro.

Il faut utiliser intégralement le système des voies navigables.

Il faut en faire un inventaire complet en les classant en deux grandes catégories, savoir :

- a) Voies d'intérêt général;
- b) Voies secondaires.

Etablir un système de communication d'après les possibilités d'utilisation de toutes ces voies, étant donné l'étendue des biefs accessibles, les obstacles s'opposant à la navigation, etc.

Ports.

C'est *Dakar* qui reste aujourd'hui de beaucoup le port le plus important depuis Port-Etienne jusqu'à l'embou-

chure du Congo. Après avoir été créé, de fond en comble, par M. Roume, — toujours lui, — Dakar ne fut longtemps « qu'une modeste escale sans défense contre la mer, sans outillage. Au début de ce siècle, c'était encore un village où vivaient quelques dizaines d'Européens et quelques centaines de noirs; les bateaux des Messageries maritimes s'arrêtaient deux fois par mois, restaient au large pour débarquer, en deux ou trois heures, passagers et marchandises, puis repartaient vers des cieux plus cléments » (1). Il appartenait à M. Roume de « l'adapter à son destin » en creusant des fonds, en construisant une digue et des quais (2.200 mètres), des terre-pleins, des hangars, des voies ferrées, en établissant un dépôt de charbon et d'eau, faisant sortir de la terre des environs de splendides jardins maraîchers.

Depuis cette époque, Dakar nous a envoyé pendant la guerre, en quantité considérable, les matières premières et les tirailleurs sénégalais. Après la guerre, il est devenu un port mondial, le plus grand de l'Atlantique-Ouest aux dépens de La Palmas (îles Canaries) et de Boulan (Guinée portugaise).

Dakar est aujourd'hui un port mondial d'escale et de transit entre l'Europe et l'Amérique du Sud ou l'Afrique du Sud. En 1926, les adjudications avaient pour objet un programme comprenant des aménagements divers, un approfondissement de la rade et l'installation d'un outillage mécanique pour le chargement et le déchargement : « Le Gouvernement général, dit Pierre Lyautey, dans *l'Empire colonial français*, a décidé enfin la création de nouveaux ouvrages par voies ferrées et routes appropriées, 225 hectares pour l'accostage des navires, 2.200 mètres de développement de quais et de môles, 15 hectares de terre-pleins, des hangars d'une surface totale de 12.800 mètres carrés, 8 kilomètres de voies ferrées, un bassin de radoub de 200 mètres : telles sont les caractéristiques du port » (2).

Ainsi il a pu devenir très important.

Déjà, en 1928, par exemple, il a reçu 6.016 navires jau-

(1) Camille GUY : *L'A. O. F.*, p. 124.

(2) P. LYAUTÉY : *L'Empire colonial français*, p. 393.

geant 9.250.000 tonnes et portant plus de 2 millions de tonnes de marchandises. Ce mouvement a fait de lui le huitième des ports français métropolitains et coloniaux pour le tonnage des navires, le plaçant en effet après Rouen, Marseille, Cherbourg, Oran, Le Havre, Alger, Dunkerque et Boulogne, mais avant Bordeaux, Casablanca et Saïgon.

Il est sûr cependant qu'on pourrait augmenter encore son importance si on réalisait le projet grandiose qu'avait prévu d'abord M. Roume, et qui consistait à joindre Gorée à la côte, et à englober Rufisque dans l'ensemble des jetées.

Dakar est aidé dans son mouvement par quelques ports voisins, accessibles seulement aux bateaux tout au plus moyens. Ce sont : le port de Rufisque, celui de Kaolak sur le Saloun à 120 kilomètres de la mer, celui de Foundiougue sur le Siné-Saloun, à 65 kilomètres de la mer, celui de Ziguinchor, où l'on construit de nouveaux quais sur la Casamance, et celui de Boké.

Ils exportent 300.000 tonnes d'arachides par an.

Mais *Rufisque*, autrefois port central des arachides, est, pour conserver en somme sa personnalité, trop près de Dakar qui l'absorbe, comme il a absorbé Saint-Louis.

Kaolak, au contraire, qui a enlevé la deuxième place à Rufisque, voit son importance augmenter chaque jour. En 1927, par exemple, Kaolak a exporté deux fois plus d'arachides que Dakar. Il possède actuellement un quai de près de 400 mètres de long, des terre-pleins aménagés reliés aux quais d'embarquement par des voies ferrées, des appontements et une douzaine de wharfs en bois. On y construit encore de nouveaux quais de rivière. Il est un véritable exutoire du Soudan, grâce au chemin de fer Thiès - Kayes qui, à Guinguinéo, détache vers lui un embranchement.

Les autres ports, *Foundiougue*, *Ziguinchor* et *Boké*, ne pourront jamais être que secondaires.

Le troisième port est celui de *Konakry*, en Guinée française, bien abrité par l'archipel de Los, et dont l'accès n'est pas défendu par la barre, mais gêné par un chenal tortueux.

Il est bien ravitaillé en eau douce provenant des premiers contreforts du Fouta-Djallon. Il ne possède qu'un seul appontement, où deux bateaux seulement peuvent accoster à la fois. Il exporte surtout des fruits frais. Son trafic, d'environ 70.000 tonnes en 1926, est susceptible de grosse augmentation grâce à de nouveaux appontements, grâce à un terre-plein comprenant un entrepôt destiné au stockage des fruits, et grâce à la voie ferrée.

Le port de *Saint-Louis*, à 18 kilomètres de l'embouchure du Sénégal, n'a qu'un outillage rudimentaire, mais on peut y construire des quais immenses.

DANS LE GOLFE DE GUINÉE, LES PORTS NE PEUVENT PAS ÊTRE EXCELLENTS. Sur le rivage maussade et inhospitalier qu'est celui du golfe de Guinée, depuis le cap des Palmes jusqu'aux bouches du Niger, les ports sont, en effet, obligés d'utiliser les wharfs, chers, insuffisants et obligeant à des manutentions avec des barques spéciales parce que les navires ne peuvent les aborder.

Abidjan, au nord de la lagune Ebrié, ne communique que par chaloupes avec la mer. Il se sert du wharf de Grand-Bassam, le « point névralgique » de toute la côte occidentale d'Afrique. Les pouvoirs publics ont projeté de construire, au-dessus de la lagune Ebrié, un pont de plusieurs kilomètres qui relierait Abidjan à Vridi, où l'on établirait un wharf très important.

Cotonou est une rade foraine, munie d'un bon wharf qu'on vient d'allonger de 120 mètres, et reliée à la voie ferrée du Dahomey.

LE TRAFIC MARITIME DE CES PORTS EST ASSURÉ PAR UN GRAND NOMBRE DE COMPAGNIES, tant françaises qu'étrangères. D'après les renseignements que nous trouvons sur *l'Afrique occidentale française*, de M. Camille Guy (1), les Compagnies françaises sont :

« *Chargeurs Réunis* (ligne de la Côte d'Afrique);

Chargeurs Réunis (ligne de l'Amérique du Sud, ne touchant qu'à Dakar);

Chargeurs Réunis (cargos mixtes);

(1) *L'A. O. F.*, p. 174.

Compagnie de navigation Sud-Atlantique (ne touchant qu'à Dakar);

Société générale des transports maritimes à vapeur (ne touchant qu'à Dakar);

Compagnie française de navigation Cyprien Fabre;

Compagnie marseillaise de navigation Fraissinet;

Compagnie de navigation Paquet (desservant Dakar et Rufisque);

Société navale de l'Ouest;

Cargos de la Maison Maurel et Prom;

Cargos de la Maison Devès et Chaumet.

Parmi les Compagnies étrangères, on doit citer :

Compagnie Elder Demptser;

Compagnie Transatlantica Italiana (ne touchant qu'à Dakar);

Woermann Linie Hambourg; *Bremer Afrika Linie* et *Hambourg-Amérika Linie*;

Boull West Afrika Lignie;

Holland West Afrika Lign;

Navigation générale Italiana;

Roma. »

Au total, le nombre des voyages annuels, effectués par les Compagnies françaises, est de 203 et ceux effectués par les Compagnies étrangères de 344; au total 547. Il est à peine besoin de remarquer qu'il est souhaitable que l'armement français fasse un très sérieux effort pour concentrer sous le pavillon français la majeure partie des produits d'importation ou d'exportation venus de France ou y allant.

On doit malheureusement signaler que le trafic des Compagnies étrangères est supérieur à celui des Compagnies françaises.

L'activité de ces ports devient chaque jour plus considérable. Elle augmentera encore davantage lorsqu'on y aura exécuté le programme des travaux d'amélioration qui a été établi officiellement, puis exposé par M. Albert Sarraut dans son ouvrage sur la *Mise en valeur des colonies françaises*. L'ordre d'urgence de ces travaux est le suivant :

1° Extension du port de Dakar, et amélioration du

port de Kaolak (Sénégal). Il faut que Dakar soit le plus grand port de toute la Côte Occidentale d'Afrique. On veut encore y multiplier les postes d'accostage, créer de nouveaux emplacements pour le charbon et le mazout, et créer une nouvelle gare maritime spéciale.

Il faut améliorer le port de Kaolak et construire un pont sur la rivière Saloun, pour raccourcir de 181 kilomètres le trafic à destination ou en provenance du Soudan;

2° Amélioration du wharf de Grand-Bassam, pour le trafic de la Côte d'Ivoire;

3° Amélioration du wharf de Kotonou, pour le trafic du Dahomey, et construction d'un deuxième appontement et d'un phare à longue portée;

4° Extension et aménagement du port de Konakry (Guinée);

5° Construction d'un wharf à Vridi (Côte d'Ivoire);

6° Puis un ferry-boat relierait Vridi à travers la lagune, sans transbordement à Abidjan où l'on construirait des quais;

7° Stabilisation de l'embouchure du Sénégal, et étude des aménagements du fleuve;

8° Amélioration du port de Ziguinchor (Sénégal) sur la Casamance;

9° Aménagement des quais de Saint-Louis sur le petit bras du fleuve;

10° Etudier la possibilité de relier le Thiès - Kayes à un port fluvial à obtenir sur la rivière Gambie (1).

Communications aériennes.

Elles n'ont commencé à être organisées qu'après la guerre. L'aéronautique militaire a reçu, en mai 1920, les premiers éléments destinés à sa constitution, et a été offi-

(1) Ce programme dont les éléments de base sont relevés dans : A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, livre II, chap. I^{er}, Section I, est naturellement mis à jour à la date de 1935, au moyen d'ouvrages postérieurs à celui de M. Sarraut, de la chronique coloniale de la *France militaire* et d'entretiens avec les coloniaux.

ciellement créée le 1^{er} juillet de la même année. Il a fallu installer d'abord deux centres aéronautiques importants : Dakar et Bamako, sièges de deux unités



Voies aériennes africaines.

administratives : la base et l'escadrille; puis construire des aéro-gares tous les 250 kilomètres des principales voies, établir des terrains d'atterrissage.

Aujourd'hui, l'aviation militaire de l'A. O. F. comprend :

a) A Dakar, une base avec le commandement de l'aéronautique, ses services et un atelier de réparation pour moteurs et avions;

b) A Bamako, une escadrille détachant, suivant les besoins, des éléments dans les centres secondaires;

c) Un grand nombre de centres formant l'ossature du réseau aérien de l'A. O. F.

Les lignes sont jalonnées par des terrains de secours, espacés de 50 à 80 kilomètres, dont les aires d'atterrissage doivent, en raison de la luxuriance de la végétation, être nettoyées chaque fois qu'un aviateur, sur le point de suivre une ligne non régulièrement parcourue comprenant ces terrains, le signale à l'avance. « Actuellement, les terrains d'atterrissage sont au nombre de 270, dont trois avec hangars-ateliers, onze avec hangars et approvisionnements, neuf avec approvisionnements seulement » (1).

Les lignes aériennes les plus fréquentées sont les suivantes : Dakar, Kayes, Bamako, Mopti, Tombouctou, Gao, Kandy - Bamako, Ouagadougou, Niamey - Saint-Louis, Attar - Bamako, Bougouni, Sikasso, Bouaké.

L'aviation, ainsi constituée, a servi à faire non seulement des reconnaissances, mais encore des photographies pour le cadastre et des évacuations sanitaires. Elle a même rempli des missions d'ordre politique et économique.

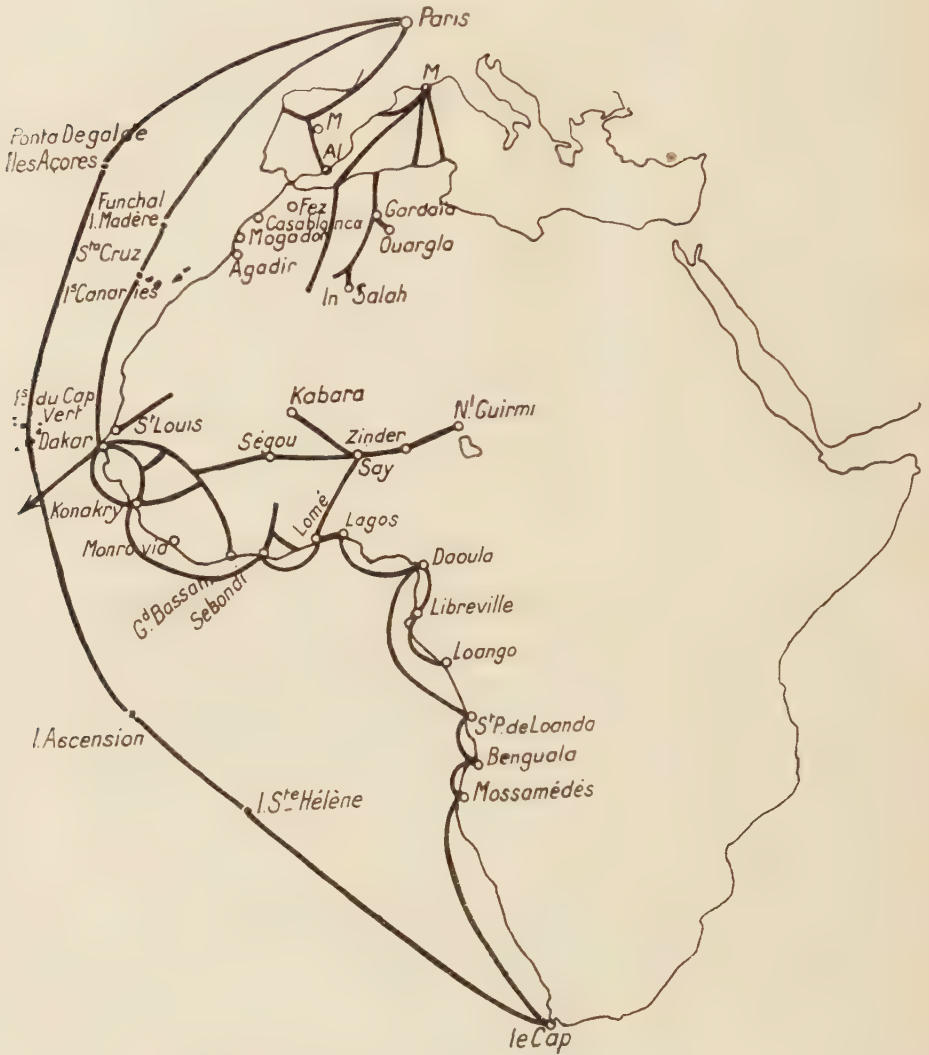
De plus, grâce aux avions Latécoère, fonctionne le service régulier hebdomadaire dans les deux sens de Toulouse à Dakar et au Brésil - Argentine par Casablanca.

Postes, télégraphes, téléphones.

L'A. O. F. possède actuellement un Office postal et télégraphique par colonie, 277 bureaux, environ 30.000 kilomètres de fil, et, entre les grands centres, des liaisons

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 306.

téléphoniques, qui sont même inter-urbaines au Sénégal.
L'A. O. F. est reliée télégraphiquement à la France par
la ligne Dakar - Casablanca - Oran - Marseille.



Lignes télégraphiques ouest-africaines.

En 1928, on comptait plus de 21 millions de lettres et 215.000 colis postaux échangés avec la France, 8 millions de lettres et 142.000 colis postaux échangés avec la colonie.

Actuellement, depuis avril 1935, les bureaux de poste français signalent à l'attention du public la ligne aérienne postale hebdomadaire Belgique - France - Congo en trois jours en passant par Gao, Niamey et Zinder. Départ tous les jeudis. Ils recommandent également : les services aériens des Compagnies de navigation des Chargeurs Réunis et la Régie Air-Afrique, la ligne de l'Afrique française faisant Alger - Brazzaville en quatre jours et demi, via Gao - Niamey - Fort-Lamy et Bangui.

Communications radio.

Leur début date de 1912. A cette époque, grâce au gouverneur général Ponty, étaient seulement en relations le poste de Rufisque, celui de Konakry, puis, quelques années plus tard, celui de Bamako.

Par la suite, le réseau commercial se complète progressivement par les postes de Dakar, Cotonou et Grand-Bassam.

Des communications radio sont établies entre Cotonou et Douala, entre Zinder et Fort-Lamy, entre Araouan et In-Salah, entre Kidal et Tamanrasset, entre Fort-Etienne et Casablanca, entre Atir et Agadir, entre Rufisque et Casablanca (nuit), enfin entre Dakar et tous les postes radios de l'A. O. F. et de Paris.

A partir de 1928, deux postes nouveaux sont créés, Niamey et Ouagadougou. Et l'on installe un matériel nouveau à ondes courtes dans toute l'A. O. F. ainsi que deux postes très puissants à ondes courtes à Cotonou et à Dakar.

A l'heure présente, le réseau intercolonial comprend le grand poste de Bamako, qui est également en liaison directe avec la France, comme le sont les postes de Dakar, Konakry - Abidjan et Cotonou.

L'ensemble a été conçu de façon à assurer à la fois le service côtier, le service intérieur et le service de liaison entre la colonie et la métropole.

Il faudrait améliorer encore les communications

aériennes, le réseau télégraphique, le réseau de T. S. F. pour les nombreux services qu'ils pourront rendre :

— au point de vue militaire (maintien de la paix publique);

— au point de vue administratif (voyages rapides);

— au point de vue sanitaire (évacuation de blessés et de malades);

— au point de vue cartographique (établissement de la carte de l'A. O. F.).

En terminant cet aperçu, nous rappellerons que les colonies jeunes sont comme des enfants qui ont besoin d'une forte alimentation. La forte alimentation des colonies est l'outillage économique. Il n'est pas étonnant qu'au fur et à mesure qu'elle devenait mieux outillée, l'A. O. F. ait eu un développement économique plus considérable.

SECTION II.

MISE EN VALEUR ÉCONOMIQUE.

Nous allons maintenant, sans répéter l'étude déjà faite des productions, avant notre établissement dans le pays, examiner les progrès que nous avons faits dans la mise en valeur économique. Leurs causes en sont dues surtout aux possibilités de transport du fleuve Sénégal et des nouvelles voies ferrées. Elles sont dues aussi aux heureuses initiatives du Gouvernement général, qui ont permis l'essor de la culture. D'une façon générale, on peut dire, avec M. Albert Sarraut, que « la mise en valeur des colonies, insuffisamment actionnée par la faveur de l'élan populaire ou la conviction des pouvoirs publics, a été le plus souvent laissée aux déterminations des initiatives locales et des conceptions individuelles » (1). Il faut reconnaître que ce pays avait, dans l'antiquité, un magnifique renom de richesse. C'étaient les îles des Paillettes d'Or où, d'après Hérodote, les Carthaginois allaient faire leur commerce (2). C'était, sous le règne des Askia,

(1) A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, p. 25.

(2) D'après ROBERT-RAYNAUD : *Le roman du Sahara*, p. 150.

la riche vallée du Niger, aménagée par d'habiles ingénieurs revenus d'Égypte avec leur roi (car le roi Mohammed I^{er}, fondateur de la dynastie, était allé à La Mecque), se couvrant de cultures nouvelles, se livrant à diverses industries très prospères. Le passé est là pour donner foi dans l'avenir.

A) Par l'Atlantique.

Le colonel de Trentinian, qui a pu, l'un des premiers, profiter de la pacification presque complète du pays, s'est attaché à en développer les ressources, à commencer par le coton, pour lequel il voit un brillant avenir, dans la vallée du Niger. Par ailleurs, il fait faire, sur la culture du caoutchouc, des études après lesquelles une circulaire est adressée à tous les cercles et postes prescrivant « les moyens de sauvegarder, de développer et d'utiliser la précieuse liane et de coaguler le latex ». Il porte également ses efforts sur la culture du blé, du café, de l'indigo et du ricin, sur l'élevage des chevaux, des moutons et des bœufs.

Puis, de 1904 à 1927, l'évolution économique qui se manifeste en A. O. F. peut se résumer en cinq traits principaux : « le développement de la culture des arachides au Sénégal; la régression très sensible des exportations de caoutchouc; l'essor pris au contraire par la culture du cacao en Côte d'Ivoire; l'ouverture de l'hinterland soudanais à la vie économique par la création des moyens de transport; le commencement enfin des travaux d'hydraulique agricole sur le Niger-Moyen » (Hannotaux).

(Une inspection de l'hydraulique agricole a été créée à Dakar par M. le gouverneur général Angoulvant.)

La quantité d'arachide, produite par le Sénégal, n'a fait que s'accroître chaque année, par suite du développement des voies de communication et de l'effort toujours augmenté des producteurs indigènes.

L'exportation, qui était seulement de 8.000 tonnes en 1870, s'est élevé à 35.000 en 1880, à 50.000 en 1895 après la construction du Dakar - Saint-Louis, à 140.000 en 1900

après la construction du Thiès - Kayes, à 220.000 en 1910, à 420.000 en 1928, à 481.000 en 1930, représentant les six dixièmes des sorties totales de l'A. O. F.

Par contre, le caoutchouc, caoutchouc de cueillette si florissant avant la guerre, surtout en Guinée, n'est guère plus exporté à Bordeaux et Clermont-Ferrand, subissant la concurrence du caoutchouc de plantation d'Extrême-Orient.

Les exportations en caoutchouc pour l'A. O. F. ont été les suivantes, quantités exprimées en tonnes :

1900	1913	1916	1917	1918	1919	1920	1921
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
2975	3571 $\frac{1}{2}$	1710	1114	1032	789 $\frac{1}{2}$	765	313 $\frac{1}{2}$

Tandis que l'exportation *du cacao* de la Côte d'Ivoire est passée de 200 tonnes avant la guerre à 16.000 tonnes (en 1929).

Sur les rives du Moyen-Niger, l'irrigation a fait de l'interland soudanais, autrefois stérile, un pays florissant, où l'on cultive maintenant en abondance *le riz* et *le coton*, et où l'on élève les moutons à laine. On cherche à améliorer le procédé indigène de traitement du coton, qui ne produit que 100 kilogrammes à l'hectare, tandis qu'en Amérique, le rendement est de 200 kilogrammes et en Egypte de 400 kilogrammes.

Le programme économique comporte le développement de la culture du coton, avec l'aide de l'association cotonnière coloniale, dirigée par M. Esnault Pelterie. Tous ces produits sont exportés facilement par les voies ferrées nouvelles les acheminant vers les différents ports. Ils doivent devenir encore plus considérables, quand seront finis les travaux préconisés par la mission Younès (1913-1918) et la mission Béline (1919-1920), travaux qui seront analogues au canal de Sotuba, inauguré en 1929, et qui devront permettre de transformer, « par la magie de l'eau », un million d'hectares actuellement incultes.

C'est ainsi que l'on arrosera les plaines du Ségou au moyen de deux canaux : le canal de Nyamina sur la rive gauche, le canal de Ségou sur la rive droite.

Ils seront alimentés par un barrage dit « des aigrettes », en amont de Bamako.

C'est ainsi que l'on construira, sur la rive gauche, une digue insubmersible pour protéger la région fertile du Haut-Macina contre les crues automnales du Niger.

C'est ainsi que l'on établira, sur la rive gauche, en amont de Sansanding, un barrage devant alimenter un canal de dérivation pour irriguer le Macina. Après quoi, l'on ne pourra plus appeler cette région la terre de la faim parce que, dit M. Carde, c'était la terre de la soif.

Le colonel Abadie prévoit que, par la suite, l'on pourra obtenir annuellement les productions indiquées ci-dessous, en supposant que la moitié du mil disponible soit transformée sur place en alcool et que la moitié de cet alcool soit affectée à la production de la force motrice locale.

Produits.	Poids (en tonnes).	Trains (de 500 tonnes)
Mil.	1.000.000	2.000
Arachides.	1.000.000	2.000
Riz.	100.000	200
Viande et peaux.	225.000	450
Coton.	315.000	630
Alcool.	200.000	400
Produits secondaires.	335.000	670
TOTAUX.	3.175.000	6.350

(Soit plus de dix-sept trains par jour) (1).

Parmi les produits secondaires, nous notons la banane (qui a l'incomparable qualité d'être, comme disent les Anglais « All food fruit »); le cacao (produit d'un arbuste originaire de l'Amérique tropicale); le café (cultivé plus facilement en Côte d'Ivoire où l'on rencontre comme principales variétés le Robusta Kouilou, le petit et gros Indenié, et le Libéria); le kapok, le palmier à huile, le karité, le cocotier, le ricin, le sésame.

(1) Colonel ABADIE : *Nos richesses soudanaises et le chemin de fer transsaharien*, p. 36.

DANS CETTE MISE EN VALEUR, L'ARACHIDE ET LE COTON DOIVENT ATTIRER NOTRE ATTENTION D'UNE FAÇON PARTICULIÈRE.

L'huile d'arachide a été connue des Européens par la description qu'en a faite, en 1455-1456, le voyageur vénitien Alvise de Ca da Mosto. Celui-ci signale que les Noirs en assaisonnaient leur viande et que c'était une huile ayant « couleur de safran, odeur de violettes et saveur d'olives » (1).

Le premier envoi d'arachides, pesant 722 kilogrammes, est arrivé à Marseille en 1840. Les exportations étaient, en 1910, de 227.300 tonnes et, en 1930, de 504.000 tonnes.

Le devoir impérieux de l'Etat est de développer encore la culture de cette matière grasse, qui pourra bientôt certainement être employée comme carburant sans être soumise à des traitements coûteux, et ainsi remplacer le charbon et le pétrole, dont est privée l'A. O. F., et dont elle aurait cependant bien besoin pour les transports.

Le *coton* est lui aussi, un produit extrêmement important, étant donné son emploi prépondérant dans la fabrication des vêtements, des pneumatiques pour automobiles et avions, et des poudres de guerre.

On en a essayé diverses espèces. On peut dire qu'au Soudan, on a été satisfait de la variété « Allen » qui, à la ferme-école de Barouéli a donné un rendement moyen de 360 kgr. 300 à l'hectare, celle du « Garo-Hills », qui, à la ferme de M. Pésoba, a donné un rendement moyen compris entre 429 et 810 kilogrammes. En Côte d'Ivoire, les rendements du *Gossypium Vitifolium* ont atteint 572 kilogrammes à l'hectare (2).

Ainsi, l'exportation du coton, qui, en 1910, était seulement de 148 tonnes, était en 1929 de 6.441 tonnes.

Un résultat, très intéressant à enregistrer, est que l'industrie textile française apprécie désormais le coton ouest-africain. C'est ce qu'affirme le 15 janvier 1931, dans un article paru sur la *Revue des Deux-Mondes*, M. Angliviel de la Baumelle, directeur des services du Syndicat général de l'industrie cotonnière. C'est une constatation

(1) D'après P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 315.

(2) D'après P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, pp. 344 et 345.

que nous rappellerons, lors de l'étude du Transsaharien, en faisant en même temps remarquer que le North Dakota, habité par 3 habitants au kilomètre carré, exporte par an 40 millions de quintaux.

Le coton est la culture d'avenir de la région, parce que le Niger est, par excellence, son père nourricier, ayant un climat avec « une période humide qui fait germer la graine et développe les premières feuilles, puis une période sèche pendant laquelle la tige se fortifie et la fleur s'épanouit » (1). Grâce aux essais faits par le gouvernement du Soudan dans les jardins spéciaux de Koulikoro, on peut espérer livrer la tonne de coton soudanais à Bordeaux ou Marseille pour 700 francs ou 750 francs au lieu de 600 francs qui est le prix du coton américain.

Ainsi, le Nil français doit devenir « l'axe de nos possessions » en attendant qu'il devienne l'une des grandes artères nourricières du monde.

La laine est également un produit important parce que chaque nation prévoit déjà le jour où elle devra, à ce point de vue comme à bien d'autres, se suffire à elle-même.

En A. O. F. l'élevage du mouton permettra d'atteindre un équilibre économique et social satisfaisant pour les indigènes habitant sur des territoires inaccessibles à l'irrigation.

On peut évaluer actuellement à environ dix millions de têtes le cheptel ovin de l'A. O. F. et on cherche chaque jour à perfectionner les méthodes d'élevage.

AU POINT DE VUE DE L'ÉLEVAGE DU BÉTAIL, également un très grand effort a été fait. C'est au Sénégal que l'on rencontre le plus de bovidés : zébus ou gobras, et plusieurs races de chevaux résistants, pour l'amélioration desquelles un haras fonctionne à Saint-Louis depuis 1925.

AU POINT DE VUE DES BOIS PRÉCIEUX, nous arrivons à tirer un excellent parti, pour l'aviation, de l'acajou de la Côte d'Ivoire, que nous revendait l'Angleterre. Le contraire eût été dommage, car, sur 200 kilomètres de large et 600 kilomètres de long, traversées par des cours d'eau

(1) Capitaine LENFANT : *Le Niger*.

flottables et un chemin de fer, nous trouvons des forêts qui ont souvent trente mètres de haut jusqu'à la première couronne. Cette question de l'exploitation des bois coloniaux a été étudiée de très près par l'inspecteur des forêts Bertin.

Les forêts de l'Afrique occidentale française se différencient comme les zones de végétation.

Mais les bois de la Guinée sont juste suffisants pour cette région, et c'est seulement en Côte d'Ivoire que les forêts peuvent être exploitées en vue de l'exportation. Celles-ci fournissent une quinzaine de variétés d'essence. En dehors de l'acajou, citons simplement le « dabéma » et « l'iroko », servant à la place du teck pour les constructions navales et les parquets, le « bahia » se prêtant à tous les usages du pin et du sapin, « l'avodiré » remplaçant les peupliers, et « l'azobé » servant pour la construction des wagons, la fabrication des traverses de chemins de fer et le coffrage des galeries de mines (1).

Il était utile que l'on organisât rationnellement cette exploitation. C'est ce qu'a fait M. le gouverneur général Brévié, par sa circulaire du 1^{er} février 1933. Il faut faire dresser un inventaire exact de nos richesses forestières, faire améliorer l'outillage des exploitants dont les expéditions doivent être groupées, et des ports dont les prix de frêt doivent être abaissés, alléger les taxes des budgets locaux, faire accorder aux bois coloniaux en France de meilleures conditions de transport et un tarif préférentiel de douane, enfin continuer la propagande en faveur de ces bois.

EN MATIÈRE MINIÈRE, une vigoureuse impulsion est encore donnée par le Gouvernement général pour une prospection active.

Enfin, des Sociétés sont en train de se former pour intensifier l'exploitation des LANGOUSTES ROYALES, pêchées par des équipages bretons sur les côtes de Mauritanie.

Nous devons être fortement encouragés à travailler aux colonies parce que « l'effort à faire pour obtenir une amélioration donnée est d'autant plus grand que l'on

(1) D'après P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 381.

approche du maximum de rendement » et que, par suite, l'effort à fournir sera plus grand en France proprement dite. Certes, la France n'est pas seulement, comme l'a dit le général Mangin, une « nation » de cent millions d'habitants. C'est encore un pays s'étendant sur onze millions de kilomètres carrés, sous toutes les latitudes, possédant tous les climats, toutes les cultures, tous les élevages, tous les gisements, et, sur ses côtes, les plus diverses espèces de poissons. C'est pourquoi, et partant du principe que « ces colonies doivent être des centres de production et non des musées d'échantillons » nous pouvons nous permettre d'intensifier les ressources naturelles de chaque territoire local, les graines oléagineuses, les bois, le coton et le cacao.

Malheureusement, pour obtenir tous ces résultats, il faut trouver une solution à un problème vraiment angoissant, celui de la main-d'œuvre en A. O. F. qui est toujours agité dès qu'on veut entreprendre les moindres travaux. Cette main-d'œuvre est insuffisante. La population indigène de l'A. O. F. est, en effet, sommairement dénombrée, en milliers d'habitants, au tableau ci-dessous établi par le colonel Abadie (1) :

COLONIES.	AGRICUL- TEURS.	ÉLEVEURS	TOTAUX.
Sénégal.	1.000	220	1.220
Mauritanie.	70	190	260
Guinée.	1.220	660	1.880
Soudan français	1.850	630	2.480
Haute-Volta.	2.750	320	3.070
Côte d'Ivoire	1.510	40	1.550
Dahomey.	800	40	840
Niger.	850	230	1.020
	10.050	2.330	12.380

pour une superficie de 3.690.702 kilomètres carrés, ce qui fait, au kilomètre carré, une densité de population lamentablement faible.

(1) *Nos richesses soudanaises et le Transsaharien*, p. 38.

Or, aucun élément étranger ne peut bien s'acclimater et donner, un rendement égal à celui de l'indigène qui, convenablement aiguillonné, « travaille comme un nègre ». Même l'essai qui a été fait de recourir au travail d'indigènes algériens (Uzobites, Ksouriens et surtout Har-ratins) a abouti à une complète faillite. On a également fait fausse route en projetant de recourir aux Polonais, aux séparatistes rhénans, aux Russes, aux Syriens, aux Suédois, et aux Tchécoslovaques. Seuls, peut-être, les Italiens pourraient rendre quelques services.

Par conséquent, nous sommes obligés de « faire du noir », selon l'expression de M. Carde, et pour cela nous devons avoir une politique indigène appropriée.

En même temps, il nous faut vulgariser l'outillage mécanique agricole. Déjà, des moniteurs itinérants ont fait des démonstrations fort éloquentes, et de nombreux cultivateurs indigènes ont été encouragés à employer la culture métallique par les plus-values qu'ils ont pu enregistrer.

Hélas! depuis 1930, la crise s'est fait sentir en A. O. F. comme ailleurs. L'arachide, qui valait 2.500 francs la tonne en octobre 1927, n'était plus payée que 1.150 francs en octobre 1930, et 566 francs en décembre 1933, et les exportations de cet intéressant produit sont tombées à 453.000 tonnes en 1931, et à 200.000 tonnes en 1932.

L'exportation du coton qui atteignait, en 1930, 6.143 tonnes, est descendue, en 1932, à 2.659 tonnes.

L'Administration coloniale a aussitôt alerté le Gouvernement et le Parlement pour enrayer cette crise contre laquelle la loi du 6 août 1933 et le décret du 22 janvier 1934 concernant l'arachide ont eu de salutaires effets, malheureusement encore insuffisants.

B) Par le Sahara.

Autour du plateau désertique et rocheux du Tadémaït, existent, en un fossé presque continu, les trois groupes d'oasis : Gourara au nord-ouest, Touat à l'ouest, Tidikelt au sud-est. Le sous-sol y a permis les cultures, grâce à l'eau qu'il contient, et que les indigènes trouvent soit dans des fagaguirs ou puits à galeries, soit dans les

sebkhas, bas-fonds recouverts de blanches efflorescences salines, en été à sec, et, en hiver, véritables lacs aux fonds mouvants. L'eau des fagaguirs vient, d'après certains auteurs, des pluies du Tadémaït, d'après certains autres, des infiltrations de la nappe artésienne sous-jacente dont l'origine serait aux monts du Hoggar.

Avant notre occupation, les Oasiens, véritables terriens, étaient dépouillés au moment de la récolte par les nomades voisins : les Berabers à l'ouest, les Chambas au nord-est, et les Touareg au sud; ce qui les condamnait à vivre dans de mauvaises conditions et à avoir une faible natalité.

De ce côté aussi, nous avons fait de grands efforts et obtenu de bons résultats. Nous avons développé la surface des oasis, nous y avons établi la *sécurité*, nous nous sommes efforcés d'y introduire des cultures nouvelles et des méthodes de travail rationnelles, copiées sur celles des Harratin du Sud-Algérien.

Nous avons favorisé *l'élevage* et en particulier celui du *chameau*. En organisant une police du désert, et en creusant des puits sur les grandes routes des caravanes, nous avons favorisé l'industrie du *sel* et celle des *transports*. Dès que l'on aura obtenu, dans toutes ces régions sahariennes, des produits aptes à assurer aux indigènes le nécessaire (*maïs, mil, riz*), on les poussera à essayer eux-mêmes des cultures industrielles, susceptibles de leur donner le superflu comme luxe et comme confort. On terminera par l'introduction des cultures riches comme le coton et l'arachide, et on tâchera d'intensifier l'industrie déjà prospère du cuir dit « marocain ».

SECTION III a.

POLITIQUE INDIGÈNE (ASSISTANCE, ENSEIGNEMENT, TRAVAIL).

Cette politique appropriée, dont nous avons parlé naguère, et qui aura pour but de « faire du noir », consistera donc à soigner le corps, l'esprit et l'âme de l'indigène.

Tout d'abord, on a appliqué une fois de plus aux

troupes françaises vivant sur le pays *les principes qui ont été autrefois préconisés par le général Gallieni. Quand il a fini la conquête, le but qu'il poursuit, c'est « l'utilisation coloniale de chaque homme du corps d'occupation conformément à ses aptitudes »*. Ce qu'il n'admet pas, c'est que la force vive que représente un Français aux colonies reste inemployée. Du jour où le secteur assigné à une compagnie a été pacifié et où le dernier coup de fusil a été tiré, cette compagnie ne représente plus seulement l'unité militaire, mais surtout une collectivité, un réservoir de contremaîtres, de chefs d'ateliers, d'instituteurs, de jardiniers, d'agriculteurs, tous portés, sans nouvelles dépenses à la métropole, pour être les premiers cadres de la mise en valeur coloniale, les premiers initiateurs des races que nous avons la mission providentielle d'ouvrir à la vie industrielle, agricole, économique, et aussi, — oui, il faut le dire, — à une plus haute vie morale, à une vie plus complète.

Et combien cela est facile avec le cher soldat français, redevenu, une fois dispersé par un, par deux parmi les villages malgaches, le paysan de France, l'ouvrier de France, avec tout ce que ces mots comportent de qualités d'ordre, de prévoyance, d'ingéniosité et aussi d'endurance, de cordialité, de belle humeur.

Il a fallu après cela que nous instituions une politique d'abondance, de « ventre plein », d'hygiène, d'assistance et d'enseignement. Il a fallu que nous augmentions aussi bien la « valeur humaine » que la « valeur économique » de la France coloniale. Il a fallu que nous sachions appliquer cet autre principe de Gallieni : « La force qui tue est soumise à la force qui crée ». A toutes ces nécessités, successivement, nous nous sommes soumis, nous avons brillamment rempli notre tâche. Le rôle colonisateur de la France a été incomparablement beau, nous le verrons dans un chapitre postérieur.

Ainsi que le disait dans un discours A. Sarraut (1) : « Ceux qui représentent notre pays en terre d'outre-mer, administrateurs, fonctionnaires et colons, ne doivent oublier à aucun moment que l'honneur de la France est

(1) Inauguration de la foire de Bordeaux le 13 juin 1932.

d'avoir compris la première la valeur d'humanité des races attardées et l'obligation de dégager patiemment cette valeur. Nous devons pratiquer avec loyauté la politique d'association qui habilite progressivement les populations, dont nous avons assumé la tutelle, à collaborer avec nous. »

A) Par l'Atlantique.

Une meilleure alimentation a été donnée aux naturels de l'A. O. F. par une organisation rationnelle des cultures, par la suppression des causes de disette et de famine. On a également renoncé à l'idée que le noir n'avait pas beaucoup de besoins et pouvait se passer de viande.

Hygiène. — On a donné une vigoureuse impulsion aux mesures d'hygiène. On a fait de belles installations d'eau potable à Saint-Louis, Rufisque, Dakar, Konakry, Kouloba. Il y a encore de belles adductions d'eau à Abidjan, Kayes, Bamakou, Porto-Novo.

On a établi à Dakar et à Saint-Louis *des réseaux d'égouts*. Mais il reste à dessécher beaucoup de marais, et à faire disparaître les mares stagnantes qui se trouvent encore au milieu des villages.

On devrait aussi, comme le conseille le sénateur Mario Roustan dans les *Annales Coloniales*, s'attaquer à la polygamie, limiter les épouses du chef indigène selon son importance, au chiffre de dix à vingt, essayer de s'attaquer à l'excision, empêcher que la circoncision fut opérée par les sorciers et les griots, et condamner implacablement tous les rites qui diminuent la procréation. On a combattu la mortalité infantile en donnant aux mères quelques notions de puériculture, en forçant les accoucheuses à prendre des précautions élémentaires d'aseptie, en empêchant les enfants en bas âge de se vautrer dans les saletés de la basse-cour. Pour cela, des médecins auxiliaires et des sage-femmes sont formés à l'école des médecins de Dakar.

L'assistance médicale a été instituée par l'arrêté du 8 février 1905. Elle se développe à côté de l'action administrative. Celle-ci est surtout préventive contre les épi-

démies. Les nègres se livrent volontiers aux mains du médecin blanc. « J'ai vu, en 1905, dit M. Guy, au moment où les Maures nous combattirent, les malades traverser en pirogues le fleuve du Sénégal, pour venir consulter le docteur sur la rive opposée, et recevoir des soins qu'on ne leur refusait jamais. Je ne sais rien de plus significatif que cette confiance instinctive de l'ennemi qui n'hésite pas à se mettre entre les mains de son adversaire » (1). Elle a si bien progressé qu'en 1909 on comptait déjà plus de 90 postes médicaux, ayant traité plus de 35.000 malades et vacciné plus de 400.000 indigènes. On a construit des hôpitaux à Dakar et à Bamako, et installé des dispensaires dans les principaux centres de la colonie.

Pour l'assistance médicale et l'hygiène en A. O. F., les dépenses de la France sont passées de 405.568 francs en 1900, à 9.964.579 francs en 1922.

Il y a, dans chaque colonie, un Comité d'hygiène et de salubrité publique et, auprès du Gouverneur général, un Comité supérieur.

A Dakar, se trouve un Institut de biologie, tandis qu'il y a des laboratoires à Kindia, Grand-Bassam et Bamako.

Des services municipaux d'hygiène ont été créés par un arrêté de 1915.

Pour lutter :

— *contre la variole*, on a créé des centres de vaccination;

— *contre le paludisme*, on a employé des moustiquaires et la quinine préventive;

— *contre la fièvre jaune*, on a aménagé des locaux grillagés destinés à isoler le malade, et des bâtiments pouvant être réfrigérés au-dessous de 15°, température au-dessous de laquelle l'activité du moustique est paralysée;

— *contre le choléra et les dysenteries*, on a assuré partout la distribution d'une eau captée et bien protégée;

— *contre la maladie du sommeil*, on a cherché à détruire les gîtes à tsé-tsé.

(1) BRENIER-HUBERT : *La politique coloniale de la France*, p. 84.

On a encore lutté avec un succès toujours croissant contre *la lèpre, la tuberculose, la peste*, par la destruction en grand des rats, et par l'étude de la biologie des rats et de leurs puces;

Enfin, on a aussi lutté contre les *endémies de misère* (1).

A partir du 15 février 1926, des instructions donnent une impulsion nouvelle à l'assistance médicale par l'organisation minutieuse de la médecine préventive et de l'hygiène sociale. Notamment, on établit sur le pays un réseau d'observatoires sanitaires, d'où les médecins et leurs auxiliaires surveilleront « l'éclosion des épidémies et le progrès des mesures sociales ». Les contrées où sont signalées des épidémies ne fourniront aucun travailleur.

Nous pouvons être fiers de notre politique d'alimentation et d'hygiène car, dans les vingt-cinq dernières années, la population de l'A. O. F. a augmenté de plus de deux millions.

Nous avons encore projeté d'accomplir les travaux suivants :

- 1° Construction d'un asile d'aliénés au Sénégal;
- 2° Construction de léproseries au Sénégal;
- 3° Construction d'hôpitaux indigènes à Bamako, et à Kayes;
- 4° Construction d'un hôpital indigène en Guinée;
- 5° Achat de voitures médicales automobiles;
- 6° Agrandissement de l'hôpital civil de Saint-Louis;
- 7° Construction de l'Ecole de médecine de Dakar (2).

Cette assistance médicale doit être augmentée de manière à enrayer l'effrayante mortalité infantile et à lutter victorieusement contre les épidémies qui déciment ces races, naturellement prolifiques. Il faut arriver à faire fournir par l'A. O. F. le rendement annuel indispensable de 100.000 hommes par an.

(1) Renseignements empruntés pour la plupart aux exposés de A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, pp. 281 et 282.

(2) Eléments de base de ce programme relevés dans A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, livre II, chap. I^{er}, section V, mis à jour en 1935 par des ouvrages postérieurs, la chronique coloniale de la *France militaire* et des conversations avec les coloniaux.

ENSEIGNEMENT (1).

Mais il ne suffisait pas de soigner le corps des indigènes. La France s'est occupée bientôt de cultiver aussi leur esprit.

« C'est par l'enseignement, dit M. Carde, apporté aux jeunes générations que naîtra cette communauté d'idées qui lient les races dans un même désir de progrès. Pour lutter contre les tares héréditaires, il ne faut pas s'adresser aux anciens, asservis par les traditions séculaires, il faut former la mentalité malléable de l'enfant, afin qu'il s'affranchisse du passé. »

C'est pourquoi, l'on peut utilement citer ici cette devise chinoise : « Les lois de la force enchaînent pour un temps, l'enseignement seul enchaîne pour jamais ».

Dans ce but, déjà Faidherbe avait fondé l'Ecole des otages, devenue plus tard l'Ecole des fils de chefs, et une école franco-musulmane. La France, elle, a commencé à organiser l'enseignement en 1903, par des arrêtés successifs, qui créent les cadres du personnel européen et indigène. Déjà, en 1910, on comptait 190 écoles recevant 10.000 élèves.

Certains chefs, sollicités en 1903 d'envoyer leurs fils à l'Ecole, avaient répondu : « Envoyer nos fils à l'école, c'est une chose qui n'est pas possible. On ne donne pas ses enfants comme du mil », et aujourd'hui ils reconnaissent, avec amertume, que les fils de leurs serviteurs qui ont profité de notre enseignement sont leurs maîtres.

L'enseignement est repris au lendemain de la guerre sur des bases nouvelles, encore modifiées par l'arrêté du 1^{er} mai 1924, tendant à assurer l'instruction dans la masse au moyen de *l'enseignement primaire* donné dans des écoles préparatoires et des cours d'adultes.

De plus, l'élite de ces élèves peut recevoir en supplément dans un groupe central au chef-lieu de chaque colonie, *l'enseignement extra-primaire supérieur et professionnel*. Les instituteurs indigènes sortent de l'Ecole normale d'instituteurs William Ponty à Gorée.

(1) Plusieurs renseignements à ce sujet ont été empruntés à A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, pp. 300 et 301.

L'enseignement primaire indigène me paraît avoir un premier objectif : il doit, suivant une formule du général Gallieni, « fournir à l'indigène le moyen d'apprendre un métier et d'exercer une profession lucrative ».

Certains ont émis le vœu que l'on crée, en outre, *des œuvres post-scolaires* « destinées à ne pas laisser s'évaporer le bénéfice de l'école, à creuser, à vivifier le sillon tracé par le maître et aussi à fournir au jeune indigène, par la création de fermes-écoles et d'ateliers d'apprentissages, le moyen de gagner sa vie ». Enfin, dans les écoles du Gouvernement général de Dakar et de Gorée, les futurs contre-maîtres indigènes reçoivent *un enseignement technique supérieur*.

On peut encore signaler qu'il existe *une Ecole d'apprentissage administratif et commercial Faidherbe* à Saint-Louis, un *cours des apprentis-imprimeurs à Gorée*, une *école de médecine-vétérinaire* à Dakar, une *école d'agriculture et de sylviculture* à Bingerville. C'est au Sénégal, où abondent les habiles ouvriers et les mécaniciens adroits, que nous avons tenté les plus grands efforts pour favoriser l'enseignement professionnel.

Après cela, on peut faire occuper par des indigènes idoines, des fonctions de sous-ordres actuellement remplies par des Français, on peut les faire participer à la gestion des affaires municipales, cantonales et tribales.

Au-dessus de toute cette organisation, l'on trouve le *Lycée Faidherbe à Saint-Louis* et le *cours secondaire de Dakar* où est donné l'enseignement secondaire.

De leur côté, des missionnaires catholiques et protestants professent un enseignement privé, tandis que des rudiments de Coran sont enseignés par des marabouts dans des écoles coraniques.

C'est l'ensemble de toutes ces mesures prises dans l'intérêt de l'indigène que M. Ponty a appelé politique d'apprivoisement préparatrice à une tutelle bienveillante, politique essentiellement libérale et humaine, sur laquelle nous nous étendrons longuement lors de l'étude du régime politique, et pour l'application de laquelle la multiplication des moyens de communication nous donne de plus en plus de facilités.

Il sera encore nécessaire de créer, dans toutes les dépendances, un « Board of Education » dont feront partie tous les éducateurs appelés à donner leur avis sur les questions d'enseignement; de combler l'hiatus qui peut se former entre l'indigène éduqué et le reste de la communauté, à l'attachement de laquelle on contribuera en créant des sociétés de jeux (boys-scouts, girls guide).

Il sera indispensable de former dans chaque groupe de villages une école indigène rurale, atelier, ferme, ou dispensaire où le véhicule de la connaissance au premier stade de l'enseignement seront les idiomes maternels. Certes, on sera défavorisé par la multiplicité de ces idiomes, mais ceux-ci, par suite du développement des communications, se réduiront bientôt aux principaux : actuellement, le Mandingue est parlé par cinq millions d'habitants, le mossi par quatre, le haoussa par deux.

Après quoi, l'enseignement moderne pourra être donné dans la langue des colonisateurs « jusqu'à ce que les idiomes indigènes soient capables d'exprimer correctement les nouvelles notions ». A ces élèves, pourra-t-on donner une culture générale? Oui, s'ils peuvent la « digérer », et si on ne lui fait pas dépasser le cadre de leurs traditions. On pourra même donner une instruction appropriée aux jeunes filles indigènes, en faire de bonnes épouses et de bonnes mères de famille, et non des « étudiantes en cheveux courts ».

Au programme des travaux pour l'enseignement, nous devons citer :

1° Construction de groupes scolaires, d'écoles régionales primaires et professionnelles :

— pour orienter la plupart des enfants indigènes vers un métier manuel et préparer des producteurs utiles;

— pour donner aux élèves une idée plus complète de notre histoire, de notre rôle et ouvrir sur le monde extérieur des aperçus plus larges.

2° Aménagement et développement du lycée de Saint-Louis.

En général, nous aurons à faire preuve de beaucoup de tact pour concilier notre sentiment de la justice avec ce-

lui de la hiérarchie traditionnelle des milieux noirs :
« A aucun prix, un homme libre, et à plus forte raison un chef, ne voudra voir son fils s'asseoir sur les mêmes bancs que les enfants des artisans, caste méprisée, ou que ceux des captifs d'hier ». Nous devons d'abord chercher à améliorer la condition des sociétés noires, réservant quelque temps encore le soin d'y introduire les notions d'égalité et de fraternité.

LE TRAVAIL DES INDIGÈNES.

D'autre part, la France a adopté pour ce travail la conception la plus large qui soit en accord avec le traité de Versailles.

En affirmant dans l'article 22 du Pacte de Versailles « la mission sacrée de civilisation » qui incombe aux puissances signataires à l'égard des peuples attardés « non encore capables de se diriger eux-mêmes dans les conditions difficiles du monde moderne », les rédacteurs du traité de paix ont transporté le problème colonial sur le plan international.

D'autre part, l'article 23 du Pacte stipule que les Etats membres de la S. D. N. :

a) S'efforceront d'assurer et de maintenir des conditions de travail équitables et humaines pour l'homme, la femme et l'enfant sur leurs propres territoires, ainsi que dans tous les pays auxquels s'étendent leurs relations de commerce et d'industrie;

b) S'engageront à assurer le traitement équitable des populations indigènes dans les territoires soumis à leur administration.

Ainsi la France, a banni de sa politique de travaux publics l'épithète de travail forcé et ne regarde plus que « l'obligation morale au travail ».

B) Par le Sahara.

De ce côté, il n'y a qu'à enregistrer, avec le capitaine — devenu général — O. Meynier dans l'*Afrique noire*, les progrès que nous avons permis de faire même dans les régions désertiques du Sahara sénégalais aux nomades

et à leurs serviteurs « passés maîtres dans l'art de la meilleure utilisation des faibles moyens qu'une nature ingrate leur ménage ». Et cela, en leur creusant des puits, et en y joignant des réglementations pour l'arrêt des déboisements.

Les Touareg du désert, les Maures et les Tabbou, Berbères plus ou moins métissés d'Arabes, se multipliant grâce à la « pax gallica », viendront fréquenter les régions soudaniennes où, comme au temps passé, ils se mêleront aux races du Soudan, à qui parfois, — ceci est surtout vrai pour les Berbères — ils communiqueront leur intelligence, leur qualité de travail et d'économie.

Or, les populations berbères et arabes de l'Algérie se multiplient très rapidement, les races soudaniennes aussi. M. Onésime Reclus a donc raison de « prévoir comme prochain le jour où, par degrés naturellement ménagés, une race « algérienne » aura été constituée avec tous les éléments latins, arabes et berbères qui voisinient en Algérie ». Bien plus, vu les considérations que nous venons de faire, nous pouvons affirmer qu'*il se formera véritablement une race algéro-soudanaise*.

A celle-ci également, nous étendrons les bienfaits de notre civilisation. Nous faciliterons son accroissement en y prévenant la mortalité infantile, nous donnerons à ses individus la conception de leurs droits, de leurs devoirs, de leur dignité en les traitant avec humanité, avec justice et en leur donnant le sentiment de la propriété individuelle.

Pour résumer la ligne de conduite que nous devons observer dans cette politique indigène, nous citerons les paroles du général de Trentinian.

« Il faut utiliser tous les avantages de l'administration indirecte, en mettant à profit les influences politiques et religieuses des différents personnages du pays, et en conservant précieusement les mœurs et les coutumes des habitants en ce qu'elles ont de compatible avec nos sentiments d'humanité. »

Ainsi sous l'Empire romain « beaucoup de vie municipale et un peu de vie provinciale avaient fait la grandeur de l'Empire ».

Mais, « le progrès de l'instruction doit éviter un double

écueil : l'insuffisance de l'enseignement qui ne satisferait pas les besoins légitimes d'une élite, et la formation de déclassés dont un semblant de culture ne ferait qu'ex-citer les orgueilleuses prétentions ».

A. Sarraut croit cependant « qu'un gouvernement est plus exposé aux désordres, au milieu d'une population ignorante, que lorsqu'il a affaire à un peuple rendu capable par l'instruction de discerner entre les excitations de fanatiques irréfléchis et les conseils de représentants éclairés ».

De plus, nous sommes, avec H. Labouret (1), d'avis que nous devons particulièrement soigner l'éducation des élites.

« Nous ferons, dit-il, plus facilement comprendre à un chef choisi et que nous aurons progressivement formé la nécessité des mesures d'hygiène par exemple, qu'à une dizaine de petits chefs sur lesquels nous n'aurions pas eu le temps d'exercer notre action éducatrice. Il faut donc, tout en respectant les situations acquises, organiser les commandements supérieurs attribués aux plus intelligents et aux plus dignes des chefs existants qui seront nos intermédiaires et nos porte-paroles ».

Et, comme le pensait le gouverneur général Brévié, grâce à ces collaborateurs indispensables, à notre administration et avec eux, il nous est loisible d'entreprendre l'éducation des populations avec prudence, indulgence même pour certains défauts et travers, de façon à « éduquer sans briser ».

SECTION III b.

POLITIQUE RELIGIEUSE.

De l'influence des religions indigènes sur nos progrès en A. O. F.

Notre politique religieuse vis-à-vis des indigènes se caractérise en vérité par une très large tolérance, conformément à la noblesse d'idées habituelle au tempérament français. Mais il est intéressant de savoir si de leurs

(1) *Bulletin de l'armée d'Afrique* (Noël 1927).

religions, islamisme ou animisme, chacune nous est également favorable, si l'une d'elles ne devrait pas être combattue, et l'autre encouragée, et si, en raison des contrées où elles sont le plus pratiquées, elles ont facilité ou contrarié nos progrès?

Tout d'abord, quelle est leur délimitation?

Camille Guy nous le dit très clairement dans son ouvrage sur l'A. O. F.

DÉLIMITATION. — « En exceptant les populations installées sur la lisière du Sahara, c'est à peine si le dixième de la population a adopté la doctrine du Coran. Si on voulait limiter par une ligne les domaines respectifs de l'Islam et de l'animisme, cette ligne franchirait le cours du Sénégal aux environs de Médine, suivrait la corniche, les plateaux Malinké, passerait à Djenné et à Mopti, pour atteindre le Niger aux environs de Say. *Au nord de cette ligne, c'est l'Islam. Au sud, c'est l'animisme* » (1).

Et Monteil confirme : « Les pays bambaras, le Miniaukala, les pays bobos, le Dafina, le Mossi sont des pays où l'Islam n'a pénétré qu'en un petit nombre de points; pour les dénommer suivant l'usage reçu, nous les appellerons « pays fétichistes » (2).

Fétichistes étaient le premier empire songhaï, l'empire mandingue, le deuxième empire songhaï et son allié, le royaume bambara, le Mossi et le Dahomey.

« Les pays qui sont « *terre d'Islam* » s'étendent au contraire de Dori au Tchad. On trouvait encore tout récemment des sultanats musulmans du Tchad au Bahr-el-Ghazal, de la Bénoué au Tchad, dans le Soudan et dans la zone sahélienne.

» L'Islam règne en maître aussi dans le Sahara. Dans ces dernières contrées, à côté du pouvoir temporel est le pouvoir religieux, qui le contre-balance. Alors même, ce qui arrive souvent, que le chef du pays est lettré musulman, auprès de lui se trouve toujours un personnage officiel revêtu spécialement des fonctions de grand-

(1) Camille GUY : *L'A. O. F.*, p. 72.

(2) MONTEIL : *De Saint-Louis à Tripoli, par le Tchad*, p. 166.

prêtre et de cadi. A lui ressort l'interprétation du Coran en tant que code civil, politique et criminel » (1).

Pour résumer en un mot cette délimitation, « le nomade a adopté un dieu nomade comme lui qu'il peut adorer sans temple et sans prêtre » (2).

Le *fatalisme musulman* est la religion naturelle du nomade parce que « né au sein d'une vaste communauté qui le protège, mais à laquelle il ne peut échapper, trouvant dans la production constante de la steppe une ressource assurée, mais qu'il ne peut accroître, l'Arabe perçoit très nettement l'existence des lois providentielles et leur irrésistible application » (3).

La *doctrine animiste*, au contraire, est « une doctrine sédentaire pour clans fixés au sol et rivés au pays » (4).

Car le noir africain s'attache surtout à ses idoles, les forces mystérieuses de la forêt, « causes de ses succès comme de ses échecs », et ne peut s'attacher intimement ni à la société ni à la religion musulmanes.

« Si le noir se convertit à l'islamisme, c'est tout simplement pour avoir un fusil, et pour piller avec les Arabes au lieu d'être pillé par eux; cela ne change presque rien à ses pratiques pour l'anthropophagie, et rien du tout au fond de sa croyance religieuse et de sa morale » (5).

Qu'est-ce que l'islamisme? Il a pour principe : il n'y a pas d'autre Dieu que Dieu et Mahomet est l'envoyé de Dieu. Il reconnaît l'Ancien et le Nouveau Testament, et considère que Jésus-Christ est simplement un prophète, qui a précédé la venue de Mahomet. Les préceptes de ce dernier sont édictés dans le Coran, réputé comme un « merveilleux monument de l'esprit humain, recueil d'entretiens que Mahomet a eus avec son gendre Ali, et qui sont remplis de malédictions contre les infidèles ». C'est une arme de lutte avec laquelle les premiers khalifes ont entraîné les Arabes à la guerre sainte à la fois contre les fétichistes et les chrétiens. C'est seulement

(1) MONTEIL : *De Saint-Louis à Tripoli par le Tchad*, p. 166.

(2) Camille GUY : *L'A. O. F.*, p. 73.

(3) ABOU-DIGUEN : *Notre empire africain noir*.

(4) Camille GUY : *L'A. O. F.*, p. 73.

(5) ABOU DIGUEN : *Notre Empire africain noir*, p. 111.

avec la défaite de l'Islam qu'ont été apportés par les marabouts des tempéraments indispensables à la rigueur de son interprétation. C'est un livre complet, à la fois code religieux, code civil, code politique ayant mis au point et consacré des coutumes d'origine patriarcale, convenant parfaitement au milieu où elles doivent se développer.

Ainsi, les ablutions obligatoires pour un musulman avant sa prière, ou salam, imposent l'hygiène corporelle. S'il lui est défendu de manger de certains animaux, lièvre, sanglier, etc., c'est que l'usage en a été reconnu malsain; s'il lui est interdit de consommer une boisson fermentée ou du vin, c'est pour l'empêcher de s'enivrer. S'il lui est permis d'avoir plusieurs femmes, c'est que la monogamie lui est impossible avec la promiscuité de la tente et ses nombreux déplacements extérieurs. S'il est autorisé à avoir des captifs, c'est que ceux-ci sont considérés comme des domestiques.

En un mot, comme dit Archimbaud dans *La plus Grande France* (1) : « C'est dans le Coran que nos tribus mahométanes trouvent non seulement une explication du monde adaptée à leur mentalité, mais aussi des règles de morale privée, des instructions d'ordre pratique. »

Qu'est-ce, par contre, que le fétichisme? C'est le culte des fétiches. C'est une religion à la portée des plus simples esprits, qui n'a d'autre arbitre que les féticheurs, magiciens, jeteurs de mauvais sorts. Les pauvres noirs qui se sont mis sous leur domination ne voient partout que des divinités imaginaires et si terribles, si inhumaines que « vouloir s'adresser à elles serait une téméraire et vaine absurdité ». Ils ne communiquent avec elles que par l'intermédiaire des fétiches, et, chez eux, les magiciens font sentir leur influence arbitraire dans tous les cas que ne prévoit pas le petit code de coutume qui règle les rapports sociaux. Il s'agit donc, pour eux, de se concilier les esprits favorables qui sont dans les choses et les forces de la nature et d'en apaiser les esprits malfaisants. Ceux-ci sont « toute une mythologie

(1) *La plus grande France*, p. 100.

agricole, le Ciel et la Terre, le Tonnerre et la Pluie, et toutes les divinités de la Forêt, de la Brousse et des Eaux. Etres suprahumains sans doute, mais qui n'en ont pas moins toutes les faiblesses de l'humanité et dont il faut soigneusement se concilier les faveurs » (1).

L'islamisme est-il pour nous dangereux?

« L'Islam a pour lui son unité. Nous avons pour nous le prestige de la civilisation et l'autorité du maître. Mais cela même se tourne contre nous : nos missionnaires, malgré leur dévouement sans bornes, ne peuvent pénétrer dans la société indigène, comme les marabouts noirs de l'Islam. Ils restent des Blancs : c'est une force, mais aussi une faiblesse.

» Et puis, l'Islam a pour lui sa facilité. La polygamie est ici une coutume si vieille qu'il est difficile de la détruire et nous ne pouvons transiger là-dessus... » (2).

Ainsi, au dire de certains, l'Islamisme serait pour nous un danger. Leur raison est que l'Islam, par toutes ses prescriptions rituelles, s'oppose au progrès moderne, qu'il a contre nous de sourdes rancunes, qui se développent ou s'entretiennent dans le pèlerinage de La Mecque, et surtout dans les confréries religieuses dont le centre, situé en dehors de nos possessions, échappe ainsi à notre action; qu'en un mot, il prescrit avant tout : « Combattez l'infidèle, réduisez-le en esclavage et abattez-le ». Quelques auteurs vont même jusqu'à affirmer que le monde musulman suit, avec une attention passionnée, les efforts de ses coreligionnaires d'Asie pour se débarrasser de la tutelle occidentale.

Le général Mangin, dans *Regards sur la France d'Afrique*, fait remarquer qu'il ne faut pas favoriser la propagation de l'islamisme, qui est trop intolérant, et pour qui « le prosélytisme, au besoin par le sabre, est un devoir absolu; l'obéissance au chrétien n'est jamais qu'un malheur dont il faut s'efforcer d'abrégier la durée » (3).

Abou Diguén estime que nous laissons actuellement

(1) J. WEULERSSE : *Noirs et blancs*.

(2) J. WEULERSSE : *Noirs et blancs*, p. 58.

(3) Général MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, p. 210.

trop d'importance à l'islamisme devant lequel nous restons faibles et respectueux (1).

« L'Islam s'agite et menace là où il est à l'abri des représailles, s'insinue, souple et dangereux, là où ses forces sont inefficaces; il se redresse et mord tortueusement, inopinément partout où il est attaqué. Ecrasé, il renaît inattendu et ses convulsions se prolongent périodiques et toujours inquiétantes » (2).

EN REVANCHE, au dire de certains autres, dont le capitaine O. Meynier dans *l'Afrique noire*, l'islamisme, au sein duquel « nous pouvons, grâce à un service de renseignement diligent, éventer tout mouvement en préparation, ne sera pas dangereux, si nous le désarmons par une apparente indifférence. Sans faire de l'Islam une religion d'Etat, nous devons lui accorder la plus large tolérance, si nous ne voulons pas qu'elle soit contre l'Etat » (3). Il nous conseille même de « régulariser son action et, si possible, de l'utiliser en vue du relèvement moral des sociétés indigènes », notamment en ce qui concerne le respect de la liberté humaine, le respect de soi-même, le respect des droits des autres.

Et d'autres auteurs, comme Binger, font remarquer d'abord que tous les musulmans sont loin d'être fanatiques, que plus un noir est foncé et moins sa ferveur islamique est grande. D'ailleurs, nos populations musulmanes, pendant la dernière guerre, ne nous ont donné que des preuves parfaites de loyalisme.

Bien plus, à ce mal éventuel, nous avons un excellent remède : la diffusion de la langue française.

Répandre notre idiome national est une nécessité : c'est l'avis des théoriciens, de M. Le Châtelier : « Le jour où l'arabe aura cessé d'être la langue commerciale de l'Afrique, l'Islam ne sera pas dangereux parce que ses écoles seront désertées. » C'est celui de physiologistes tels que M. Paul Bert : « La solution du problème arabe est dans l'école. Je voudrais voir dans chaque gourbi un instituteur arabe et un instituteur français. »

(1) ABOU DIGUEN : *Notre Empire africain noir*, p. 113.

(2) ABOU DIGUEN : *Notre Empire africain noir*, p. 112.

(3) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 311.

C'est celui d'explorateurs rompus aux choses de l'Afrique, de M. Binger : « Il est indispensable d'aider à la diffusion du français par la création de moniteurs indigènes chargés de seconder le personnel européen. » C'est enfin celui d'organiseurs, et de missionnaires, du cardinal Lavigerie : « Pas de prosélytisme, mais le soin des malades et l'école » (1).

Le fétichisme nous est-il favorable? Oui, s'il faut en croire le général Mangin et le capitaine Binger. « Je pense, dit le premier, que les qualités du cœur ne font pas défaut aux Bambaras, qu'ils sont bons, généreux, deviennent rapidement d'utiles auxiliaires pour les Blancs et que, sous peu, nous aurons l'immense avantage de pouvoir les employer de préférence aux musulmans qui, ne pouvant servir deux maîtres à la fois, nous sacrifient à leur religion » (2).

L'ISLAMISME EN RAPPORT AVEC LE FÉTICHISME.

Nous venons d'étudier chacune des deux religions séparément. Mais il y a entre elles des rapports et des antagonismes.

Pour l'islamisme. — En général, l'orthodoxie musulmane se superpose à un fond de fétichisme. Ainsi Samory, bien que mahométan de naissance, était fétichiste dans ses actes. Les conceptions morales et le dogme simple de l'islamisme séduisent l'esprit fataliste et l'intellect primitif du noir. Ceux-ci n'ont d'ailleurs jamais été persécutés au dire de Monteil; cette religion..., qui s'accommode bien des immenses étendues miroitantes où se reflète la puissance d'Allah, est un bienfait pour les populations fétichistes qui l'embrassent, parce qu'elles acquièrent d'abord la notion de l'égalité de la créature devant Dieu et ensuite des habitudes d'hygiène, en perdant l'habitude des sacrifices sanglants et de l'ivrognerie, et en n'ayant plus à pratiquer que l'obéissance à une loi écrite immuable au lieu de la soumission aveugle à des coutumes cruelles et fantaisistes.

(1) LABOURET : *Revue de Paris*, 1^{er} avril 1923, p. 593.

(2) MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, p. 213.

D'après O. Meynier, « dans l'échelle des concepts moraux, ceux des musulmans occupent un degré bien plus élevé que ceux des fétichistes » (1). Par des procédés bienveillants, nous pouvons nous attacher tous les musulmans parmi lesquels les plus instruits pratiquent les meilleures vertus sociales et sont d'esprit large et tolérant. En conséquence, les marabouts vaudraient mieux que les sorciers, au point de vue absolu.

Pour le fétichisme. — Par contre, la question religieuse est plus aiguë et la civilisation européenne est plus difficile à recevoir au pays musulman qu'au pays fétichiste. Et alors, on doit signaler que l'on trouve chez tout marabout l'intention plus ou moins avouée d'user de son influence pour des fins politiques contraires aux nôtres, tandis que chez l'animiste, plus simple, on ne trouve que bon accueil et soumission. Nous avons donc à marquer ici un mauvais point à l'islamisme qui, d'après Camille Guy, en contradiction formelle avec Labouret, est, en A. O. F., en régression très marquée, a des marabouts ignorants et cupides et une doctrine desséchante et formaliste dont s'accommoderait mal le mysticisme des noirs. De plus, d'après Abou Diguén, le fétichisme a des adeptes peut-être moins intelligents, mais moins fourbes et tout à fait dévoués.

L'islamisme et le fétichisme en rapport avec le catholicisme. — Pour éviter pareil conflit et tout souci de semblable comparaison, il nous est loisible de suivre le général Mangin qui, dans *Regards sur la France d'Afrique* (2), affirme : « Le catholicisme, avec son imposant cérémonial, convient mieux encore aux populations noires que l'islamisme. S'il le faut, que nos missionnaires ne soient pas immédiatement intransigeants sur la question de la polygamie, et qu'ils cherchent d'abord à faire admettre la légitimité d'une seule femme avant d'exiger la répudiation de toutes les autres, en supposant que leurs moyens d'existence leur permettent d'entretenir plusieurs femmes. Les fétichistes deviendront alors facilement catholiques, et nous seront réellement attachés.

(1) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 312.

(2) *Regards sur la France d'Afrique*, p. 213.

» La nature toute primitive des indigènes les pousse assez souvent au zèle religieux, mais ils deviennent aussi facilement de fervents catholiques que de fanatiques musulmans. C'est au nom de la Vierge et avec des drapeaux sur lesquels il avait inscrit : « Pour Dieu et pour » la France! Jésus! Marie! » que Paul Holle se couvrit de gloire, à Médine, du temps de Faidherbe, et, encore aujourd'hui, nous retrouvons, chez nos indigènes, les sentiments qui firent de Paul Holle un héros. »

Ainsi, nous ferons de la propagande vraiment française, n'ayant pas le choix de la religion à propager, « car l'islamisme nous fait des rivaux et des ennemis et, en Afrique, le protestantisme fait des sujets anglais ».

De même Abou Diguén, dans *Notre empire africain noir*, croit que nous pouvons obtenir de très salutaires effets par la conversion à notre christianisme.

Et de nombreux auteurs estiment que les missionnaires français, grâce à l'excellence de leur action, attachent merveilleusement à la France les populations bénéficiaires de leur apostolat.

D'un avis tout à fait contraire est le capitaine O. Meynier, soutenant que les missionnaires chrétiens vivent trop dans la contemplation de la vie future pour pouvoir pratiquement améliorer la morale des sociétés, que le catholicisme est trop compliqué pour des cerveaux noirs.

Si donc nous résumons toutes les considérations qui précèdent, nous pouvons dire que l'islamisme a certainement sur l'indigène une influence qui est heureuse à son point de vue particulier, mais qui est plutôt défavorable à notre influence, par opposition au fétichisme.

Et comme, — nous l'avons vu, — c'est au nord de la ligne Sénégal - Say et en général dans le Sahara, qu'est le domaine de l'Islam, nous pouvons dire que c'est plutôt par l'Atlantique que nous avons trouvé une aide dans la religion du pays.

SECTION III c.

POLITIQUE MILITAIRE.

Au fur et à mesure qu'elle a colonisé une des contrées de l'A. O. F., la France lui a demandé de contribuer aux charges militaires et lui a plus ou moins prélevé des soldats.

A) PAR L'ATLANTIQUE.

Le Sénégal, occupé avant les autres, est naturellement celui qui a fourni les premiers contingents d'infanterie et de cavalerie, les tirailleurs et les spahis sénégalais.

Les tirailleurs ont été formés par les différentes races de la Sénégalie (1) : Ouolofs, Toucouleurs, Peuhls et Bambaras. *Les premiers* ont les manières relativement affinées; *les seconds* montrent une nature belliqueuse, un caractère bruyant et vantard; les *Bambaras*, provenant de captifs faits sur le Niger, ont les membres robustes, le tempérament calme; les *Peuhls* ont les traits réguliers, les jambes grêles. Ils possèdent, tous, un esprit de corps remarquable, et sont d'une réelle bravoure, d'une très grande résistance à la fatigue. Ils sont d'un excellent rendement, pourvu qu'ils soient conduits par une main ferme et paternelle.

Quant aux spahis sénégalais, comprenant des européens et des indigènes, ils ont constitué un corps de cavalerie d'élite. Aux spahis noirs sont réservés les travaux fatigants, aux spahis blancs les emplois difficiles. Tous sont des cavaliers ardents, très fiers de leur costume, de leur cheval, de leur équipement, de leurs armes.

« Aujourd'hui, l'appellation générique de « Sénégalais » s'applique à tous les militaires indigènes de l'ouest africain, engagés volontaires, rengagés ou appelés, à l'exception des noirs originaires des quatre communes dont la qualité de « citoyens français » impose l'incorporation dans les corps de l'infanterie coloniale. »

(1) Renseignements fournis en partie par la *Revue de Paris* du 1^{er} avril 1923 : « L'Islam et les troupes noires. »

Et, tels les Sénégalais étaient dans leur village, tels ils se sont montrés au régiment, plus superstitieux que dévôts, plus préoccupés de leur existence matérielle que de la satisfaction aux obligations de leur culte. Avec cela bons, confiants, naïfs, crédules, puérils, insoucians, gais, simples, loyaux, dévoués, obéissants, ayant le sens inné de la justice, un impérieux besoin d'équité, le goût des armes et du panache. Ils apprennent facilement le français. Au point de vue physique, s'ils sont sensibles aux épidémies, aux grandes variations de température et aux froids humides, en revanche, étant très bien bâtis, ils sont durs à la fatigue et sobres. En somme, ils ont la plupart des qualités du bon guerrier, à telle enseigne que ce sont eux surtout qui ont écrit l'histoire de l'A. O. F., pleine de beaux épisodes.

B) PAR LE SAHARA.

Nous avons vu comment nous avons pacifié progressivement le Sahara, la « mer saharienne » qui a ses corsaires : les nomades; ses îles : les oasis; mais aussi ses vaisseaux : les chameaux. C'est au moyen de ses vaisseaux qu'on a pu en conquérir ou en garder les rives, c'est-à-dire en créant, au sud, en 1900, les fractions méharistes et, au nord, en 1902, les compagnies sahariennes du commandant Laperrine.

Le méhariste noir a été en général excellent, soignant très bien l'animal qui lui a été confié, sachant merveilleusement suivre, dans le désert, la trace d'un chameau qu'il connaît, et s'adaptant facilement à cette vie d'alertes continuelles qui le change, en somme, bien peu de sa vie antérieure de nomade. Il semble cependant que l'on trouve les compagnies sahariennes très supérieures aux formations méharistes soudanaises.

Quant au méhariste blanc, étant donné la dureté de cette vie de combats fréquents en plein désert, il lui faut un statut spécial : primes, costume, congés (1).

(1) D'après ABOU DIGUEN : *Notre Empire africain noir*, pp. 145-149.

HISTORIQUE.

Formation de l'infanterie noire française (1).

En mai 1817, la France réoccupe définitivement le Sénégal, et l'on songe à y recruter des fantassins noirs, parce que le bataillon d'Afrique envoyé de France à Saint-Louis a perdu dans le naufrage de la *Méduse* une grosse partie de son effectif qui n'a pas été remplacée; parce que le bataillon du 16^e léger, arrivant en 1819, ne comprend guère que de fortes têtes, inaptes à tout service, et parce que les rares bons sujets n'échappent pas plus que les autres aux maladies mortelles.

Mais les autorités, locale et métropolitaine, ne s'entendent pas. Il en résulte que le recrutement des fantassins noirs est mal assuré.

En 1827, c'est avec certaines difficultés que, sur l'ordre du Ministre de la marine, le capitaine d'artillerie de marine Schoell peut recruter deux cents noirs pour Sainte-Marie de Madagascar. Il est obligé de recourir, à défaut de candidats volontaires, au rachat de captifs qu'on engage pour une durée de quatorze ans.

Le 5 juin 1828, paraît le règlement applicable aux noirs incorporés à la suite de la garnison de Saint-Louis.

En 1830, on lève deux nouvelles compagnies noires pour Madagascar.

En 1834, est suspendu le recrutement par voie de rachat de captifs, et, en 1836, commence le régime des engagements volontaires pour sept ans, et des rengagements avec des « recrues de l'intérieur rançonnées par le gouvernement et qui doivent servir quatorze ans ».

En 1839, l'effectif de la compagnie noire est portée à 200 hommes. Elle est armée du fusil modèle 1777. Mais, jusqu'en 1857, on se heurte à de sérieuses difficultés de recrutement, et l'effectif réglementaire n'est pas atteint.

A partir de 1854, Faïdherbe est devenu gouverneur de la colonie. Depuis quatre ans, à la Guadeloupe et au Sénégal, il a appris à connaître les noirs. Il voit en eux

(1) D'après Ministère de la guerre : *Histoire militaire de l'A. O. F.*, pages 833 à 867.

« l'étoffe de beaux et bons soldats ». Il démontre au Ministre, en France, en 1856, qu'il y a lieu « d'organiser sur de nouvelles bases les troupes indigènes au Sénégal ». Et, le 21 juillet 1857, par décret, est organisé au Sénégal un corps d'infanterie indigène, sous la dénomination proposée par Faidherbe de « tirailleurs sénégalais ».

Les tirailleurs sont engagés pour deux ans et reçoivent une prime de cinquante francs. Les rengagements sont prévus pour une durée d'un à quatre ans, avec une prime annuelle de 25 francs, payable d'avance d'année en année.

Le 1^{er} septembre 1858, Faidherbe peut dire que le bataillon est constitué.

Dès lors, commence une phase nouvelle pour les troupes noires qui prennent part à toutes les opérations se déroulant dans l'Ouest africain.

De 1859 à 1884, le bataillon initial a donné naissance à 10 compagnies.

En 1892, il y a 3 bataillons, dont 6 compagnies sont au Sénégal, 6 au Soudan, 3 au Dahomey.

Un régiment de marche à 6 compagnies est créé au Dahomey en 1893. Et, en 1894, on voit un 4^e bataillon occuper la Côte d'Ivoire.

Les unités sénégalaises sont augmentées par le décret du 19 septembre 1903, et réorganisées par celui du 29 mai 1906, qui attribue à chacun des régiments créés ou des bataillons formant corps une zone territoriale militaire confiée à leur garde.

En 1907-1908, le projet Mangin démontre que la France possède en A. O. F. « une réserve de forces militaires dont la valeur a été constatée sur les champs de bataille depuis le Moyen Age jusqu'au xx^e siècle, et dont l'attachement à la France est absolu.

» Il demande instamment que le recrutement des troupes noires soit poursuivi et intensifié. Il estime même que, loin de porter atteinte à la colonisation de l'Afrique Occidentale, un recrutement élargi lui sera profitable.

» L'organisation de l'armée noire, ajoute-t-il, aura pour résultat de permettre, sans danger, le recrutement

indigène en Algérie et de donner à la France, en cas de mobilisation, cent mille Arabes et cent mille noirs dont les qualités sont précisément celles que réclame la guerre moderne et dont l'arrivée sur les champs de bataille aura un effet considérable ».

Les engagements et rengagements sont le seul mode de recrutement jusqu'en 1912, époque à laquelle il se complète par le recrutement obligatoire. L'effectif demandé annuellement à chaque colonie est fixé selon les besoins.

Entre 1910 et 1914, se constitue le réservoir des troupes noires qui servira pour la Grande Guerre.

Faidherbe a procédé de même avec des spahis, des sapeurs noirs, des ouvriers d'artillerie.

Formation de la cavalerie noire française (1).

Afin de poursuivre et de châtier les populations riveraines hostiles à notre établissement sur le fleuve Sénégal et que l'infanterie ne pouvait atteindre, M. Bouët, gouverneur du Sénégal en 1842, choisit à cet effet, en Algérie, des officiers et des cavaliers volontaires. Le lieutenant Petit, avec un peloton de spahis, s'embarqua, en février 1843, à Alger pour Saint-Louis, et se couvrit de gloire au combat de Cascas, le 4 août 1843. La création d'un escadron de spahis ayant été par suite décidée, Petit alla en Algérie, en mai 1844, organiser les effectifs nécessaires. Il prit des sous-officiers, brigadiers et cavaliers dans le 1^{er} régiment de chasseurs d'Afrique et le 1^{er} régiment de spahis, et constitua ainsi l'escadron de spahis du Sénégal, qui fut consacré officiellement par l'ordonnance royale du 21 juillet 1845.

A cet effectif, fut adjoint un nombre variable de noirs sénégalais, qui n'étaient d'abord que des hommes de corvée.

Le 26 décembre 1891, fut formé à son tour, par décret, le 1^{er} escadron de spahis soudanais, avec des engagés volontaires venus des hommes libres de la race souda-

(1) D'après Ministère de la guerre : *La cavalerie aux colonies*, pages 165 à 198.

naise, parmi lesquels les Toucouleurs furent les meilleurs et les plus intelligents.

Un deuxième escadron fut formé le 10 mai 1893, et supprimé le 25 février 1897.

Avec l'escadron de spahis sénégalais, il coopéra à la conquête du Soudan.

Quand le décret du 17 octobre 1899 eut réparti les territoires du Soudan entre les colonies du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey, le nom de spahis soudanais n'eut plus sa raison d'être, et, le 15 août 1902, cet escadron prit le nom de 2^e escadron de spahis sénégalais.

A côté de ces escadrons réguliers, furent instituées un grand nombre d'autres formations de cavalerie auxiliaire, composées pour une période et un but déterminés :

— l'escadron de gardes frontières du Sahel (1897-1904) ;

— les gardes frontières du Macina (1899) ;

— les méharistes soudanais (1899-1901) ;

— les spahis auxiliaires du capitaine Gouget (1890-1891) ;

— les spahis auxiliaires de Ségou (1892-1893) ;

-- les spahis bleus de Sansanding (1892-1893) ;

— l'escadron de spahis auxiliaires de la colonne Combes (1892-1893) ;

-- les spahis auxiliaires de Nioro (1892-1893) ;

— les spahis auxiliaires de Bandiagara (1893-1896) ;

— les spahis auxiliaires de Bougouni (1893-1894) ;

— les spahis auxiliaires de la colonne Destenaves (1897) ;

— les spahis auxiliaires de Dori et de Say (1897-1900) ;

— les spahis auxiliaires de Ouagadougou (1897).

Quant à l'escadron de cavalerie indigène du Tchad, il fut constitué par le décret du 8 septembre 1900, qui organisait militairement le Chari. Mais il fut supprimé le 1^{er} avril 1908, malgré les demandes instantes du général Audéoud, commandant supérieur des troupes de l'A. O. F., et du lieutenant-colonel Largeau, commandant le

territoire du Tchad. Celui-ci, cependant, put le faire reconstituer en 1911. Cet escadron fit ainsi campagne, en 1914, au Cameroun, et, en 1917, dans le Kanem. Puis, il fut définitivement supprimé le 31 décembre 1919.

Formation de l'artillerie noire française (1).

En septembre 1833, dans l'affaire de Kouma, le capitaine Beheret commande un détachement d'artillerie qui sert deux obusiers.

En décembre, le capitaine Leblanc dispose de 44 artilleurs, avec 6 obusiers et 560 noirs.

Dans le Fouta, en 1843, c'est le capitaine Leloir qui commande un détachement d'artillerie de 4 obusiers de montagne.

En 1849, pour l'affaire du Dimar, on utilise aussi 4 obusiers de montagne.

Il y a encore, en 1853, une expédition contre l'archipel des Bissagos, qui comprend une section d'artillerie, commandée par le sous-lieutenant Duhamel.

Vu la répétition de ces expéditions, on envoie décidément en renfort au Sénégal la 10^e compagnie d'artillerie de marine.

Arrive Faïdherbe. Dans l'expédition de Podor, de mars 1854, où il commande en second, il emmène avec lui quatre obusiers de montagne.

C'est ce que l'on trouve, à une unité près, dans la plupart des colonnes qui sont en opérations jusqu'en 1875 (Trarza, Médine, Guémou, Cayor, Sérères, Fouta, N'Golgol, Louga).

Lorsque se produit notre pénétration dans le Haut-Sénégal (1878-1880), ce sont deux sections de 4 de montagne qui déterminent la chute de Sabouciré. Au fur et à mesure qu'on s'éloigne du Sénégal, on sent la nécessité de renforcer les troupes. Pour cela, on crée, le 2 novembre 1880, une nouvelle batterie d'artillerie de la marine et on l'envoie au Sénégal. Le 2 août 1881, c'est la compagnie de conducteurs d'artillerie sénégalais, rattachée au

(1) D'après Ministère de la guerre : *L'artillerie aux colonies*, pages 126 à 128, 129 à 153 et 385.

régiment d'artillerie de la marine, et dépendant de la direction de l'artillerie du Sénégal. Elle est encadrée par 4 officiers, et 22 Européens de l'artillerie de marine, et se recrute par voie d'engagement et de rengagement. Elle passe, en 1886, à l'effectif blanc de 6 officiers, dont un vétérinaire, et 63 hommes de troupe.

En 1892, elle fournit un noyau pour la formation d'une deuxième compagnie, compagnie de conducteurs soudanais, dépendant de la direction de l'artillerie de Kayes.

Et elle est supprimée en 1906.

Avec le commandant Combes (1884-1885) et le lieutenant-colonel Frey, c'est une batterie de 4 pièces et un détachement d'ouvriers auxiliaires qui constituent l'artillerie.

En 1886-1888, Gallieni dispose pour la première fois de deux pièces de 80 de montagne. Une section d'artillerie est installée à demeure, en 1888, dans le fort de Siguiri.

Quand, succédant à Gallieni, le commandant Archinard décide d'aller prendre Ségou, l'artillerie de la colonne expéditionnaire, forte de 1.200 hommes, comprend une section de 80 M, une section de 95 millimètres, une batterie de 5, un mortier de 15. Dans la conquête de Kaarta, Archinard a deux batteries et deux sections.

Dans la marche sur Tombouctou, la colonne Bonnier possède une batterie de 6 pièces, et la colonne Joffre une section de 2 pièces.

Contre Samory, Archinard organise une colonne de 800 combattants, comprenant une batterie et deux sections. Sous le lieutenant-colonel Humbert, l'artillerie comprend une batterie de 80 de montagne, et une section de 80 de campagne.

Contre Samory en direction de Kong, le lieutenant-colonel Bonnier organise une expédition dont fait partie une batterie de 6 pièces.

Dans la colonne du lieutenant-colonel Audéoud qui va assiéger Sikasso, l'artillerie est représentée par une section de 80 de campagne, deux pièces de 95, une batterie de 4 pièces de 80 de montagne.

Toutes les colonnes diverses de pacification qui sont

formées par la suite amènent en général avec elles une section de 80 de montagne.

En Côte d'Ivoire, contre Samory, l'artillerie de la colonne Monteil (1894) comprend une batterie. Contre les Abben, en 1910, une section d'artillerie de Dakar est envoyée à la Côte d'Ivoire.

Au Dahomey, contre Gléglé, puis Béhanzin, nous disposons de quatre pièces de 4 et d'une artillerie de position (3 pièces de 80 M, 4 pièces de 4, 4 canons-revolvers Hotchkiss) qui est installée à Kotonou et à Grand-Popo.

La colonne expéditionnaire de 1892, confiée au général Dodds, comprend 3 groupes, forts chacun d'un bataillon et d'une section de 80 de montagne.

En Mauritanie, en 1903, c'est encore, en général, une section d'artillerie qui accompagne la colonne expéditionnaire.

Le 28 décembre 1900, l'artillerie de l'A. O. F. comprend :

Le 1^{er} groupe de l'A. O. F. (Dakar) : 3 batteries;

Le 2^e groupe de l'A. O. F. (Sénégal) : 1 batterie et 1 compagnie de conducteurs;

Le 3^e groupe de l'A. O. F. (Soudan) : 1 batterie et 1 compagnie de conducteurs,

qui deviennent, le 19 septembre 1903, le régiment de l'A. O. F. (7 batteries 1/3), et, le 4 janvier 1904, le 6^e régiment.

Nous venons d'étudier ainsi le développement en A. O. F. des trois principales armes. Et nous avons ainsi constaté que ce développement avait suivi nos colonnes expéditionnaires, partant du Sénégal, où, d'ailleurs, les directions d'armes locales s'étaient installées à Dakar.

Puis, des circonscriptions de recrutement ont été créées le 12 juillet 1905. Chaque colonie a eu un corps de troupe autonome dont le chef a exercé le commandement territorial.

Pendant la guerre, de 1914 à 1916, l'A. O. F. a fourni 110.000 hommes. Puis, de façon à faire une répartition plus appropriée des charges militaires entre les différentes colonies, M. Diagne, député du Sénégal, a été envoyé en mission spéciale en A. O. F. avec le titre et la qualité de Commissaire du gouvernement. On a pu, avec

ce nouveau mode de recrutement, pendant le premier semestre de 1918, envoyer 63.000 hommes.

Ainsi, les nouveaux fils, annexés de la veille, sont venus défendre la mère-patrie, selon la logique et l'enchaînement de l'histoire et de la doctrine coloniale. La France n'a pas enrôlé de mercenaires à la façon de l'antique Carthage. Elle a simplement mobilisé « ses enfants ».

Après la guerre, on a pensé que les conditions du service militaire seraient largement améliorées, si elles se répartissaient non plus sur quarante millions d'épaules, mais sur cent millions, et que l'effort militaire des colonies devait devenir permanent et régulier.

Le décret du 30 juillet 1919 a rendu pour les militaires de l'A. O. F. le service militaire obligatoire, compensant la diminution causée par la réduction du service actif.

Les opérations du recrutement ont été faites alors par cercle et par subdivision de cercle, de décembre au début de mars, sous la présidence de l'administrateur commandant le cercle ou la subdivision, qui a fixé lui-même, pour chaque village, les jours des opérations : visite médicale, tirage au sort, vaccination, immatriculation, habillement, mise en route. Il a été plus commode, les premiers jours de l'incorporation, de séparer les races que nous avons eu tout avantage, par la suite, à mélanger.

Actuellement, ce recrutement est régi, d'après renseignements de la *Revue d'études militaires* (1) par le décret du 29 mai 1933. Il s'opère par voie d'appel, d'engagement et de rengagement.

Tous les jeunes gens de 19 ans, qui sont nés dans le cercle, ou qui y résident, sont inscrits sur les tableaux de recrutement à propos desquels les gouverneurs généraux fixent les dates d'établissement, l'effectif, et la répartition entre les circonscriptions de cet effectif à appeler.

Le service actif dure trois ans, pour les appelés, qui comprennent : 1° les indigènes incorporés, désignés par le tirage au sort; 2° les indigènes aptes, qui ne sont ni incorporés ni dispensés et qui restent dans leurs foyers

(1) Fournis sans date sur demande.

à la disposition de l'autorité militaire, au titre de l'armée active, pendant trois ans au cours desquels ils peuvent être appelés sous les drapeaux par décision du Ministre des colonies, ou, en cas de mobilisation, par arrêté des gouverneurs généraux. Ils passent dans la réserve au bout de trois ans, au même titre que les indigènes incorporés.

Les ordres d'appel des appelés peuvent être transformés, s'ils le désirent, en engagements.

Les engagements des indigènes peuvent être de 4, 5 et 6 ans, et les rengagements de 3, 4 et 5 ans, renouvelables jusqu'à une durée totale de quinze années de service.

D'après les documents officiels (1), l'emplacement des troupes en A. O. F. à la date du 15 novembre 1933 est le suivant :

Commandement supérieur des troupes : Dakar;
Direction du Service de l'intendance : Dakar;
Direction du Service de santé : Dakar;
1^{re} brigade et Commandement de l'artillerie : Dakar;
Bataillon d'infanterie coloniale de l'A. O. F. : Thiès;
1^{er} régiment de tirailleurs sénégalais : Saint-Louis;
7^e régiment de tirailleurs sénégalais : Dakar;
6^e régiment d'artillerie coloniale : Dakar;
8^e compagnie d'ouvriers d'artillerie coloniale : Dakar;
1^{re} compagnie automobile : Dakar ; ;
2^e brigade : commandement : Kati;
2^e régiment de tirailleurs sénégalais : Kati;
Bataillon de tirailleurs sénégalais, n° 2 : Tombouctou;
Bataillon de tirailleurs sénégalais, n° 4 : Kindia;
Détachements d'artillerie : Kindia, Gao.
3^e brigade : commandement : Abidjan;
Bataillon de tirailleurs sénégalais n° 3 : Zinder;
Bataillon de tirailleurs sénégalais n° 5 : Abidjan;
Bataillon de tirailleurs sénégalais n° 6 : Ouagadougou;
Bataillon de tirailleurs sénégalais n° 8 : Ouidah;
Détachements d'artillerie : Bobo-Dioulasso, Agadès, Zinder.

(1) Emplacement des troupes de l'armée française avec indication des chefs de corps. (Lavauzelle, Paris, 1934.)

De ces considérations, il ressort que c'est surtout par l'Atlantique, par le Sénégal, que nous avons trouvé des soldats capables de servir notre politique militaire.

SECTION IV.

Après ces études successives, il est intéressant de se donner une impression d'ensemble en étudiant le rapport de M. Auguste Brunet, député de la Réunion. Il a été distribué en novembre 1929 et concerne les travaux publics des colonies de l'A. O. F., singulières par leurs conditions, mais groupées en une vaste association par quoi « s'affirme leur solvabilité ». De ce rapport nous extrayons les renseignements suivants (1) :

LE PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS ET D'OUTILLAGE.

Le programme général d'aménagements et d'outillage prévu pour l'Afrique occidentale se décompose ainsi :

Ports et rivières : 619.300.000 francs ;
Voies ferrées : 1.045.000.000 francs ;
Routes et ponts : 32.000.000 francs ;
Assainissement, adduction d'eau, travaux d'édilité : 45.100.000 francs ;
Assistance médicale (construction et installations) : 9.500.000 francs ;

Enseignement (constructions et installations) : 8.000.000 francs ;
Bâtiments militaires : 10.000.000 francs ;
Irrigations : 304.100.000 francs ;
Evaluation totale : 2.073.000.000 francs ;
A déduire : ressources autres que l'emprunt : 708.000.000 francs ;
Reste à demander à l'emprunt : 1.365.000.000 francs.

Nous allons passer en revue les différentes catégories qui viennent d'être énumérées, en indiquant les travaux ou dépenses d'équipement compris dans chacune d'elles, les prévisions correspondantes et des besoins auxquels ils satisfont :

I. — Ports et rivières.

A) PORTS.

Sénégal :

Pont de Dakar : 214.000.000 francs ;
Pont de Kaolack : 20.000.000 francs ;
Gare maritime et quais de Saint-Louis : 15.300.000 francs ;
Travaux de protection du littoral et de la ville de Saint-Louis : 3.000.000 francs.

Guinée. — Port de Conakry : 40.000.100 francs.

Côte d'Ivoire. — Port maritime d'Abidjan : 300.000.000 francs.

Dahomey. — Wharf de Grand-Popo : 15.000.000 francs.

(1) *France militaire* du 27 novembre 1929.

B) RIVIÈRES.

Sénégal. — Amélioration de la navigation du Saloum et de la Casamance : 7.000.000 francs.

Soudan français. — Aménagement du canal de Sotuba : 5.000.000 francs.

Total (ports et rivières) : 619.300.000 francs.

. Le rapport de M. Auguste Brunet examine ensuite en détail le programme qui concerne chacune des entreprises envisagées ci-dessus.

En ce qui concerne les bâtiments militaires qui nous intéressent ici particulièrement, « nous pouvons dire ceci :

Bâtiments militaires. Constructions neuves. — Contrairement à ce qui se passait avant la guerre, les officiers et sous-officiers amènent presque tous maintenant aux colonies leurs femmes et leurs enfants. Il s'en est suivi une crise du logement à Dakar et dans les centres urbains.

Pour y remédier, le Gouvernement général, se « substituant à l'Etat, a dressé un programme comprenant : à Dakar, des pavillons pour officiers, sous-officiers et leurs familles; à Kindia, en Guinée française, des bâtiments définitifs, destinés à remplacer les baraquements où logent des ménages de sous-officiers; dans les colonies du Sud (Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey), au Soudan, en Haute-Volta et au Niger, des constructions à affecter à un officier général, à des officiers supérieurs et à un certain nombre d'officiers subalternes et de sous-officiers. Les dépenses se répartissent ainsi par colonie :

Sénégal (Dakar) : 2.200.000 francs;

Guinée : 1.685.000 francs;

Côte d'Ivoire : 1.050.000 francs;

Dahomey : 1.200.000 francs;

Niger : 300.000 francs;

Haute-Volta : 2.250.000 francs;

Soudan : 550.000 francs.

Imprévus : 765.000 francs.

TOTAL : 10.000.000 de francs ».

Mais, il est à remarquer que ces bâtiments, construits par le Gouvernement général, devront rester sa propriété. Ils seront donc mis à la disposition de l'Etat, à charge par lui de les entretenir.

CHAPITRE XIII.

ORGANISATION GÉNÉRALE.

SECTION I.

ADMINISTRATION.

Le « mouvement africain » avait été déclenché en 1890. Il y avait longtemps que Gambetta avait dit à la Chambre : « Ne sentez-vous pas que les peuples étouffent sur ce vieux continent? ». Il y avait longtemps que Jules Ferry, avait écrit (1) : « la politique coloniale est fille de la politique industrielle. Le système protecteur est une machine à vapeur sans soupape de sûreté, s'il n'a pas pour corrélatif et pour auxiliaire une saine et sérieuse politique coloniale ». Avec l'enthousiasme produit par les succès de nos colonnes expéditionnaires, on se mit à rechercher des débouchés dans l'hinterland de nos premières possessions. Et nous qui nous plaçons toujours au même point de vue comparatif, nous pouvons dire tout de suite que, de ce mouvement, l'Afrique occidentale française a bénéficié plus que l'Algérie-Tunisie.

Puisque nous étudions ici l'organisation administrative et politique, *nous allons d'abord voir la formation progressive à ce point de vue du Sénégal qui a été notre base de départ*, puis nous allons faire par comparaison un relevé chronologique des décrets administratifs qui nous intéressent. Nous en tirerons une vue d'ensemble sur la formation politique globale : l'A. O. F.

Tant que le Sénégal n'avait eu que quelques comptoirs, il n'avait possédé qu'un embryon de services publics.

L'ordonnance du 7 septembre 1840 sur le gouvernement du Sénégal avait déjà prévu un Conseil général qui fut, en réalité, constitué seulement, le 4 février 1879,

(1) *Le Tonkin et la mère patrie* : Préface.

par un décret lui attribuant 16 membres. La loi du 8 avril 1879 donnait à la colonie le droit d'élire un député.

Des institutions municipales étaient données par décret en 1872 à Saint-Louis et Gorée, en 1881 à Rufisque, en 1887 à Dakar dont la création datait seulement de 1863.

Un décret du 6 septembre 1880 avait organisé le commandement du Haut-Sénégal.

Si nous examinons maintenant nos progrès dans l'ensemble de l'A. O. F., nous pouvons remarquer que nos commandants militaires, avant de laisser la place aux administrateurs civils, ont été « nos premiers résidents dans les pays qu'ils venaient de nous conquérir ».

Ils sont rentrés en relation avec les chefs de leur cercle, généralement par l'intermédiaire d'interprètes instruits, leur ont demandé des travailleurs et un léger impôt, ont levé la carte du cercle, recensé ses habitants et ses richesses, fait la police entre les races rivales. Généralement, le roi prenait l'avis de ses conseillers, notables du village ou du pays, dont la réunion formait l'assemblée appropriée, depuis le Conseil de famille jusqu'au Conseil de ministres.

Comme dit J.-B. Forgeron (1) : « Il existait dans l'A. O. F. une organisation politique et administrative suffisante pour pouvoir collaborer avec nous. L'empire de Mossi, les royaumes de Dahomey, de Porto-Novo, de Kong, étaient vieux de plusieurs siècles comme les républiques fédératives des Fouta.

» Il y avait aussi les tribus guerrières et jamais soumises de la forêt de Guinée et de la Côte d'Ivoire, les Toma, les Guerzé et les Baoulé. »

Ainsi ont été signées, entre les indigènes et nous, de multiples conventions, traités de protectorat fixant les limites de notre intervention auprès d'eux. Ainsi, au fur et à mesure de notre progression, nous avons constitué nos circonscriptions administratives.

(1) *Le protectorat en A. O. F. et les chefs indigènes.*

Voici la liste chronologique des décrets d'organisation qui ont paru :

16 juin et 4 août 1882. — On place sous l'autorité du lieutenant-gouverneur des Rivières du Sud les établissements français de la Côte d'Or (aujourd'hui Côte d'Ivoire) et du golfe de Bénin (aujourd'hui Dahomey).

12 octobre 1882. — Organisation de nos établissements des Rivières du Sud qui relèvent du gouverneur du Sénégal tout en dépendant d'un lieutenant-gouverneur spécial (docteur Bayol).

4 août 1886. — Le résident de Cotonou et Porto-Novo n'est plus sous l'autorité du commandant du Gabon, mais sous celle du lieutenant-gouverneur des Rivières du Sud qui, à son tour, dépend du Sénégal.

1^{er} août 1889. — Décret d'après lequel « le lieutenant-gouverneur des Rivières du Sud, tout en continuant à relever du gouverneur du Sénégal, est autorisé à ne lui envoyer que la copie de ses rapports politiques et à correspondre directement avec le sous-secrétaire d'Etat des colonies ». Il en est de même pour les établissements français de la Côte d'Or et du golfe de Bénin, quoique continuant à relever hiérarchiquement du lieutenant-gouverneur des Rivières du Sud.

17 décembre 1891. — Décret par lequel la colonie des « Rivières du Sud » reçoit son autonomie pleine et entière, avec le nom de Guinée française, dont le gouverneur titulaire a toute autorité sur les résidents de Grand-Bassam et de Porto-Novo. Décret par lequel nos établissements de la « Côte d'Or » et du « Bénin » reçoivent leur autonomie et le nom de « Côte d'Ivoire » et de « Bénin ».

10 mars 1893. — Décret donnant son autonomie au « Bénin » dont le chef, promu gouverneur, communique uniquement avec Paris.

En 1893, va résider à Kayes le gouverneur civil du Soudan qui n'était jusque-là qu'un territoire militaire.

15 juin 1895. — En même temps que nous finissons la conquête du Niger jusqu'à Tombouctou, que nous détruisons l'empire d'Ahmadou, refoulons Samory, et soumet-

tons le Dahomey, paraît le décret constituant le Gouvernement général :

En cette année-là, on assiste successivement à l'assassinat du Président Carnot, au procès du capitaine Dreyfus, à la démission de Casimir Périer, à la mort du tsar Alexandre III, à la guerre sino-japonaise, à l'inauguration du canal de Kiel, à la proclamation de l'alliance franco-russe. L'opinion française est inquiète des charges que représentent les expéditions coloniales. Cependant, elle les suit avec intérêt. Le duc de Broglie dit, le 11 décembre 1895, au Sénat : « C'est dans la création d'un empire colonial que la France peut trouver la réparation de ses forces et la compensation de ses pertes » (1).

Et ainsi vient à son heure ce décret qui réunit dans la main du Gouverneur général les pouvoirs politiques et le commandement des forces de terre et de mer et « pose la première pierre de l'édifice politique et administratif de l'A. O. F. » (2).

La « Côte d'Ivoire » naissante est rattachée au Gouvernement général qui ne comprend encore que le Sénégal (capitale Dakar), le Soudan français (capitale Kayes), la Guinée française (capitale Konakry), et la Côte d'Ivoire (capitale Grand-Bassam). La plus vieille de nos colonies africaines, le Sénégal, a l'honneur d'avoir son gouverneur chargé des fonctions du gouverneur général, fonctions exercées de 1895 à 1900 par M. Chaudié avec résidence à Saint-Louis. Les établissements du Bénin qui, depuis peu, constituent le Dahomey ne font point partie du Gouvernement général.

27 septembre 1896. — La « Côte d'Ivoire » est détachée du Gouvernement général et reprend son autonomie. Le 14 août 1897, est déterminé le régime minier de l'A. O. F.

17 octobre 1899. — Elle est de nouveau rattachée au Gouvernement général.

Pendant ce temps, le colonel de Trentinian, promu général en novembre 1898, a divisé la colonie propre-

(1) P. LYAUTEY : *L'Empire colonial français*, p. 16.

(2) P. LYAUTEY : *L'Empire colonial français*, p. 28.

ment dite en cercle, et les territoires nouvellement annexés en quatre régions : Nord (Nioro), Nord-Est et Macina (Tombouctou), Sud (Beyla), et Volta (Bobo-Dioulasso). De plus il adresse des instructions détaillées aux commandants de régions et de cercles sur la politique à suivre à l'égard des indigènes et de l'Islam.

17 octobre 1899. — L'A. O. F. est organisée en une fédération de colonies qui ne pouvait être formée plus tôt, puisque, jusqu'à cette date, Samory inquiétait l'arrière-pays et que le conflit entre la Grande-Bretagne et la France sur les confins du Bas-Niger et du Dahomey n'était pas encore réglé.

Le gouverneur général reçoit la direction supérieure des diverses colonies de l'A. O. F. y compris la Côte d'Ivoire et le Dahomey.

Les gouverneurs de chacune des colonies du Sénégal, de la Guinée française, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey reçoivent le titre de lieutenant-gouverneur, pour mieux préciser leur situation vis-à-vis du gouverneur général, qui est entre eux l'arbitre des intérêts supérieurs du groupe.

La Guinée reçoit de nouveaux territoires, qui portent ses limites jusqu'au delà de la rivière Mélo, dans les régions ouvertes par la destruction de la puissance de Samory.

1^{er} octobre 1902. — Décret approuvé par M. Doumergue, ministre des colonies, à l'instigation de M. Roume.

Les colonies de l'A. O. F. conservent leur autonomie administrative et financière, mais les services locaux sont placés sous l'autorité du gouverneur général.

Le gouverneur général cesse d'être en même temps le gouverneur du Sénégal. Sa résidence est à Dakar, et il a un lieutenant-gouverneur à Saint-Louis. Ainsi, le Sénégal devient une colonie comme les autres.

Certaines régions, jusqu'alors rattachées au Sénégal, prennent le nom de « territoires de la Sénégambie et du Niger ».

Le Gouverneur général dispose d'un budget spécial, constitué par les contributions des colonies du groupe, en vue de travaux d'un intérêt général, et par le budget des

« territoires de la Sénégambie et du Niger ». Il reçoit le droit d'arrêter le budget des colonies du groupe qui doit ensuite recevoir l'approbation gouvernementale.

En 1903, création d'un « protectorat des pays maures » confié à un autre délégué du Gouverneur général, qui est Coppolani.

Une loi du 5 juillet 1903 autorise le Gouvernement général à conclure un emprunt de 65 millions de francs, sur lesquels 14.500.000 francs doivent être affectés au remboursement des petits emprunts locaux du Sénégal et de Guinée, 5.500.000 francs aux travaux d'assainissement de Dakar, Saint-Louis et Rufisque, 12.500.000 francs aux ports de ces trois villes, 5.500.000 francs aux études du chemin de fer de Thiès à Kayes et à l'amélioration de la navigabilité du Sénégal et du Niger, 17.000.000 au chemin de fer de la Guinée française, 10.000.000 au chemin de fer et au port de la Côte d'Ivoire.

18 octobre 1904. — Décret signé par MM. Doumergue, ministre des colonies, et Rouvier, ministre des finances.

Le Gouvernement général prend une plus grande ampleur. Aussi M. Roume peut-il déclarer à la séance d'ouverture du Conseil du gouvernement du 15 décembre 1904 : « Le décret de 1902, comme celui de 1904, affirment l'autonomie des colonies qui composent le Gouvernement général de l'Etat, en réalisant ainsi, dans les conditions analogues à celles qui ont présidé à la constitution de l'Union indochinoise, une conception assurément nouvelle du moins de l'organisation coloniale française, celle d'une véritable fédération des colonies ».

L'article 2 du décret du 18 octobre 1904 dispose que le Gouvernement général est le « dépositaire des pouvoirs de la République, et devient ainsi un agent de décentralisation, ayant des attributions de haute direction et de contrôle ». Le groupe de colonies qu'il administre est une conception de M. Paul Doumer qui l'a réalisée en Indochine. Le budget du Gouvernement général permet de faire aider les colonies les plus pauvres par les plus riches.

Celles-ci sont donc groupées sous une direction commune qui gère leurs intérêts généraux, mais elles vivent

chacune d'une vie propre avec « leur constitution géographique, leur flore et leur faune particulières, leur ethnisme varié, que justifie l'immensité des territoires du groupe ».

De 1904 à 1930, sept gouverneurs généraux titulaires se sont succédé en Afrique occidentale, MM. Roume, Merlaud-Ponty, Clozel, Van Vollenhoven, Angoulvant, Merlin et Carde. Seuls MM. Angoulvant et Van Vollenhoven n'ont fait qu'un séjour assez court.

Le Gouvernement général obtient un budget distinct ayant à pourvoir à des dépenses de services communs, mais disposant de recettes propres. Il reçoit, des budgets locaux, les contributions et leur attribue en retour les subventions nécessaires.

Le Gouvernement général n'aura plus de gouvernement particulier. On lui retire l'administration directe des « territoires de la Sénégambie et du Niger ». De ceux-ci on détache les pays de protectorat du Bas-Sénégal pour les donner à la colonie du Sénégal. Après quoi, ils forment la cinquième colonie du groupe, la colonie du « Haut-Sénégal et Niger », renaissance de l'ancien Soudan français. On réunit les anciens premier (Tombouctou), et troisième (Zinder) territoires militaires en un territoire militaire unique, sous le commandement d'un colonel placé à Niamey, qui puisse diriger à la fois Tombouctou et Zinder.

On institue la Mauritanie en territoire civil, ayant pour commissaire particulier M. Coppolani, qui est assassiné en 1905 par des fanatiques, à l'instigation d'un chef religieux, installé à Ségué-el-Hamra, Ma el Sinine.

L. A. O. F. est donc enfin constituée, à telle enseigne que, le 7 juin 1905, est établie la limite entre elle et l'Afrique du Nord française.

Le 1^{er} janvier 1907, M. Ponty, lieutenant-gouverneur du Haut-Sénégal et Niger, sépare de la région de Zinder la partie nord qui, jointe aux territoires de Bilma et d'Agadès, formera la région de Bilma, rattachée de nouveau à Zinder en 1908.

En 1910, on rattache la région de Tombouctou aux territoires civils de la colonie du Haut-Sénégal et Niger. La résidence du commandant du territoire militaire est

reportée de Niamey à Zinder. Ainsi, son activité s'exercera davantage sur la frontière orientale. Il aura sous ses ordres sept cercles : Gao, Niamey, Madoua, Zinder, Nguigmi, Agadès et Bilma.

« Notre politique saharienne, disait M. le gouverneur général Ponty, ne s'inspire pas du désir d'occuper systématiquement des territoires actuellement improductifs, mais d'entretenir des garnisons sur certains points pour assurer la sécurité des confins, et devancer nos rivaux européens dans les zones quelquefois nécessaires. »

7 septembre 1911. — Le territoire militaire du Niger est détaché de la colonie du Haut-Sénégal et Niger pour former une subdivision administrative, placée sous les ordres d'un officier supérieur commandant de territoire, commissaire du Gouvernement général de l'A. O. F.

Le Ministre des colonies Lebrun, en 1911, élargit encore le « mandat d'agir et d'oser » que Jules Ferry avait réclamé pour les gouverneurs généraux. On ne peut, en effet, de Paris, exercer ce que les Anglais appellent « le gouvernement par câble ».

1^{er} mars 1919. — La colonie de la Haute-Volta est formée en détachant du Haut-Sénégal et Niger les cercles de Gaoua, Bobo-Dioulasso, Dédougou, Ouagadougou, Dori, Say et Fada-Ngourma.

En 1919, la Mauritanie reçoit un gouvernement autonome.

Le décret du 4 décembre 1920 réorganise l'A. O. F., en tenant compte des conditions nouvelles d'après la guerre. Il divise le Gouvernement général en huit colonies distinctes : Sénégal, Guinée française, Côte d'Ivoire, Dahomey, Mauritanie, Soudan français, Haute-Volta et Niger, auxquelles on peut ajouter le Togo (pays à mandat qui est autonome depuis le 23 mars 1921, et se trouve administré par un commissaire de la République, qui a les mêmes pouvoirs qu'un gouverneur autonome).

Le *Gouverneur général* statue sur les budgets locaux, règle les budgets généraux, les emprunts, les impôts, les droits perçus à l'entrée et à la sortie de l'A. O. F., les travaux publics.

Le secrétaire général est son chef d'état-major. Il s'oc-

cupe également des questions d'hygiène, d'assistance médicale, d'enseignement, de P. T. T.

Dans chacune des colonies, le gouverneur, véritable chef de l'administration, et appelé *lieutenant général*, est assisté d'un Conseil d'administration. Chaque colonie est divisée en cercles, dirigés par un administrateur.

Pour être à la hauteur de tâches nouvelles, on crée des assemblées spéciales : les collèges électoraux indigènes, comprenant les sujets français, chefs de province ou de canton, fonctionnaires, commerçants, propriétaires, décorés, ayant rendu des services exceptionnels.

Il existe enfin un corps électoral spécial pour les Chambres d'agriculture et les Chambres de commerce. De plus, par décret *du 21 mai 1919*, des conseils de notables indigènes pourront être créés dans chaque colonie par le lieutenant-gouverneur là où le degré d'évolution des populations le permettra.

Le lieutenant-gouverneur établit le budget local que discute le Conseil d'administration (celui-ci ayant toujours une commission permanente), et qu'approuve le Gouverneur général en Conseil du gouvernement.

Le Conseil du gouvernement a une Commission permanente, qui est au Gouvernement général ce que le Conseil d'administration est aux colonies de l'A. O. F. Il comprend, entre autres grands personnages : les députés du Sénégal, le Président du Conseil colonial du Sénégal, les lieutenants-gouverneurs, et les représentants des Conseils d'administration des autres colonies.

Il faut retenir de toute cette organisation que son évolution s'est faite avant tout par l'Atlantique, par le Sénégal qui, plus évolué lui-même, a vu Dakar, Saint-Louis, Rufisque et Gorée érigées en communes de plein exercice, ayant une organisation semblable à celle des communes de France.

Il y a eu aussi, sur le reste du territoire, des communes mixtes et des communes indigènes.

Il faut remarquer que le Sénégal se singularise encore en ce qu'il est doté d'un Conseil colonial, composé de quarante membres élus, dont vingt-quatre élus par des

citoyens français (blancs ou noirs), et seize chefs indigènes élus par les chefs de province et de canton.

Au point de vue contentieux, les Conseils d'administration purement consultatifs ont été organisés :

- le 10 mars 1893, en Guinée;
- le 11 octobre 1899, en Côte d'Ivoire;
- le 4 mars 1903, au Dahomey;
- le 18 octobre 1904, au Haut-Sénégal et Niger.

Le décret *du 4 décembre* 1920 les a tous réorganisés sur un modèle identique, ainsi que les Conseils privés et du contentieux. De plus, en créant la colonie de Mauritanie, il a organisé des Conseils d'administration et du contentieux.

SECTION II.

BUDGET. — FINANCES.

C'est encore le Sénégal qui fut le point de départ de toute l'organisation financière de l'A. O. F.

La préparation et l'exécution du budget local de chaque colonie du groupe étaient régies par le décret du 20 novembre 1882. Mais, depuis le 13 décembre 1891, il y avait, en plus du budget local, des budgets régionaux dans les diverses circonscriptions des pays de protectorat.

Les dépenses nécessitées par notre colonisation étaient payées par les impôts des indigènes, le produit des amendes et des droits de péage des passages d'eau.

Dans chaque cercle, l'administrateur préparait les projets de budget, qui étaient arrêtés par le gouverneur en conseil privé.

Mais, la création des réseaux routiers et ferrés, ainsi que l'exécution des travaux publics servant à la mise en valeur et à l'unification de l'ensemble ouest-africain, avaient créé des dépenses qui amenèrent la constitution d'un budget fédéral.

Entre temps, on faisait bien remarquer, par la loi du 13 avril 1900, que « les colonies ne devaient ni coûter ni profiter aux finances de la nation ».

Puis, les ordonnateurs et les comptables furent séparés, et, avec les contingents prélevés sur les recettes des

budgets régionaux, on forma le budget spécial des recettes et des dépenses communes des pays de protectorat.

Ces budgets régionaux subsistèrent jusqu'en 1902, « époque à laquelle les pays de protectorat cessèrent d'être rattachés à la colonie du Sénégal pour être réunis au territoire du Haut-Sénégal et du Moyen-Niger et former une nouvelle unité administrative et financière dénommée « Territoire de la Sénégambie et du Niger » (1).

Cependant, le Gouvernement général de l'A. O. F., créé par le décret du 16 juin 1895, ne constituait pas, à l'origine, une personne morale.

A cette époque, le décret du 1^{er} octobre 1902 modifia légèrement la situation. D'après l'article 7 de ce décret, « les dépenses du Gouvernement général, du contrôle, des directions générales des services communs et d'intérêt général, sont (étaient) inscrites dans une section spéciale du budget des territoires de la Sénégambie et du Niger », territoires placés sous l'autorité immédiate du Gouverneur général. Le budget de ces territoires était alimenté « par les recettes de toute nature perçues dans ces territoires, et par des contributions des colonies du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire et du Dahomey », contributions dont le montant devait être « annuellement fixé par le Gouverneur général en Conseil de gouvernement, et arrêté par le décret approbatif du budget » (2).

La personnalité morale de l'A. O. F. se trouvait donc confondue avec celle des territoires de la Sénégambie-Niger. Dans les budgets, les dépenses étaient séparées : la première partie était celle de l'A. O. F., la deuxième celle du Sénégal. Mais les recettes étaient réunies.

Cette réforme de 1902 fut complétée par le décret du 18 octobre 1904 dont l'article 7 est ainsi conçu :

« Dans l'A. O. F., le Gouverneur général est ordonnateur des dépenses du budget général. Il peut confier ce pouvoir par délégation spéciale à son secrétaire général et déléguer ses crédits aux lieutenants-gouverneurs » (3).

(1) HENRY BRESSOLES : *Organisation financière locale de l'Afrique occidentale française*, p. 9.

(2) B. O. du Ministère des colonies, 1902, pp. 1306 et suivantes.

(3) B. O. du Ministère des colonies, 1904, pp. 1013 et suivantes.

Le Sénégal, lui, eut deux budgets : un budget des territoires d'administration directe, et un budget des pays de protectorat, le premier étant voté par le Conseil général, le deuxième établi par le lieutenant-gouverneur en Conseil privé, qui se transforma en Conseil d'administration des pays de protectorat du Sénégal par l'adjonction de deux notables indigènes, les pays de protectorat n'étant pas représentés au Conseil général.

Toutes ces réformes furent des plus salutaires. Ainsi, le 15 octobre 1911, dans un article donné à la *Revue financière universelle*, M. Roume faisait constater que les excédents budgétaires avaient été constants depuis que fonctionnait le système financier de 1904, et que l'on avait pu, sans inconvénient pour les finances de l'A. O. F., faire pour elle, depuis 1903, des emprunts successifs de 65, 100 et 14 millions.

Et, comme confirmation de ce que nous venons d'écrire, pendant la guerre, l'A. O. F. put équilibrer ses recettes et ses dépenses sans avoir recours à la métropole.

Il est juste de dire qu'en 1915 le Gouvernement général dut prélever 7.130.000 francs sur les caisses de réserve des colonies du groupe. Or, non seulement ces prélèvements furent remboursés, mais le montant de sa caisse de réserve qui était de 5.500.000 francs au 30 juin 1914 s'éleva à 13.400.000 francs au 30 juin 1919 et dépassa 20.000.000 au 30 juin 1920, tandis que les budgets passèrent de 38.000.000 en 1914, à 69.900.000 en 1920.

Dès 1921, il y eut dans le budget général et les budgets locaux assez de réserves pour songer à exécuter de grands travaux de mise en valeur économique. Voici les dépenses qui avaient été projetées pour les diverses colonies du groupe :

Sénégal.	278.300.000	»
Soudan français.	451.200.000	»
Guinée française.	101.300.000	»
Côte d'Ivoire.	237.200.000	»
Dahomey.	102.500.000	»
Haute-Volta.	8.000.000	»
TOTAL.	1.178.500.000	»

En novembre 1930, M. Carde constata que le budget était passé de 200 millions en 1922, à 815 millions en 1929, et à 850 millions en 1930, cependant que le commerce spécial passait de 600 millions à 2 milliards et demi. Le budget de 1929, par exemple, comprenait 250 millions pour le budget général, 155 millions pour le budget annexe, 410 millions pour les budgets locaux. Total égal : 815 millions.

BANQUE.

Au point de vue bancaire également, le Sénégal se trouva à l'origine de l'organisation.

La Banque du Sénégal avait été organisée par le décret du 21 décembre 1853 qui lui avait, de plus, accordé un privilège de vingt ans, prorogé pour une durée égale par la loi du 24 juin 1874. Mais, déjà, en 1899, on avait envisagé l'extension des opérations de la Banque du Sénégal en Guinée, en Côte d'Ivoire et au Dahomey. Finalement, la Banque du Sénégal vit son existence prolongée par des décrets successifs, jusqu'à ce qu'elle fut incorporée à la Banque de l'Afrique occidentale, le 29 juin 1901.

Elle eut alors des succursales dans les colonies et protectorats de l'A. O. F. le Congo français et les pays étrangers de la Côte occidentale d'Afrique, puis, dans toute l'Afrique équatoriale française, au Cameroun (1919, Douala) et au Togo (1920, Lomé). Elle créa même une agence, en 1924, à Bamako, et une succursale, en 1925, à Brazzaville.

Albert Sarraut dans sa *Mise en valeur des colonies françaises* signale qu'en 1920 le capital de la Banque de l'A. O. F., — dont un quart versé, — était de six millions, et, qu'au cours de l'exercice 1920, le montant de ses billets en circulation était de 195.517.645 francs.

L'exécution de tous ces travaux d'administration, de finance, fut amplement facilitée ensuite par la construction de bâtiments où les conditions matérielles étaient suffisantes. On fit des projets pour en construire d'autres.

Au programme des travaux pour les bâtiments administratifs, nous pouvons noter la construction à Dakar :

- a) D'un hôtel des postes;
- b) D'une trésorerie;
- c) Des bureaux des services du Gouverneur général;
- d) D'un musée-bibliothèque.

La construction de bâtiments administratifs à Abidjan à cause du transfert du chef-lieu de la colonie de Bingerville à Abidjan.

SECTION III.

JUSTICE.

Nous avons assuré aux indigènes la justice : « Etrange justice, disait Pascal qu'une rivière borde ». Il ne faut pas que l'on puisse traiter d'étrange une justice que limiterait un Océan. Et c'est pourquoi nous devons leur apporter nos conceptions de l'appareil judiciaire, en ayant bien soin toutefois de les accommoder à leur stade d'évolution intellectuelle et morale.

Le Sénégal possédait, depuis 1854, une Cour d'appel siégeant à Saint-Louis. La Guinée, la Côte d'Ivoire et le Dahomey avaient obtenu, en 1901, un Tribunal supérieur commun.

Il fallait supprimer cette dualité, et organiser, d'une manière fixe, l'appareil judiciaire de l'A. O. F. Ce fut l'œuvre du décret du 10 novembre 1903, légèrement modifié par les décrets du 22 mai et du 14 juin 1905. Il y eut désormais :

1° Une Cour d'appel, ayant son siège à Dakar, à la juridiction s'étendant sur toute l'A. O. F.;

2° Cinq Tribunaux de première instance (Dakar, Saint-Louis, Konakry, Bingerville et Cotonou);

3° Des Justices de paix, à compétence étendue, dont l'une, celle de Kayes, avait été créée par le décret de 1903, tandis que le décret du 6 juillet 1904 créait les autres (Timbo et Kouroussa en Guinée, Grand-Lahou et Dabakala à la Côte d'Ivoire, Grand-Popo ou Dahomey,

Bamako, Sikasso et Niamey dans le Haut-Sénégal, Niger);

4° Des Cours d'assises à Dakar, Konakry, Bingerville et Cotonou.

Après le décret du 16 novembre 1924, il y eut, en plus, à Dakar, une Chambre d'homologation et une Chambre d'annulation;

On supprima le tribunal de première instance de Bingerville, et on en installa un à Grand-Bassam et à Bamako;

Les justices de paix à compétence étendue siégèrent à Kaolack, Ziguinchor, Kayes et Ouagadougou.

La justice indigène en A. O. F. fut régie par le décret du 10 novembre 1903. Un décret du 22 mai 1905 créa un tribunal musulman (composé d'un cadi, d'un assesseur et d'un greffier) pour trancher les difficultés entre musulmans à Saint-Louis, Dakar et Kayes. Le décret du 29 janvier 1907 créa un quatrième Tribunal musulman à Rufisque.

SECTION IV.

RÉGIME POLITIQUE.

A ce point de vue, nous voyons la supériorité du Sénégal s'affirmer encore davantage. On le sent parvenu à un terme très avancé de l'évolution politique. C'est dès le 5 novembre 1830 qu'a été promulgué chez lui le Code civil français, d'après lequel tout individu, né libre et habitant le Sénégal et ses dépendances, jouira dans la colonie, des droits accordés par le Code civil aux citoyens français.

Les indigènes du Sénégal ont, par l'instruction du 27 avril 1848, reçu le droit de suffrage dans la colonie. Il y a donc un corps d'électeurs et une assemblée élue . le Conseil colonial.

De plus, la loi du 27 avril 1848 a supprimé les Conseils coloniaux (remplacés en même temps que les gouverneurs par des commissaires généraux de la République) et les Conseils généraux.

La Révolution de 48 rétablit les députés coloniaux.

Le principe est affirmé par la loi du 15 mars 1849, et maintenu par les lois organiques de 1875 et par les lois postérieures. Le Sénégal a, dès lors, un député, fait confirmé par la loi du 8 avril 1879, suivant de près le décret du 14 février 1879 qui crée le Conseil général du Sénégal.

En 1884, le décret du 26 juin rend applicable au Sénégal le régime municipal instauré, à la Réunion et aux Antilles, par la loi du 5 avril 1884, et uniformise l'organisation des communes de plein exercice créées soit avant, soit après ce décret.

Celles-ci jouissent du régime des communes de France. Ce sont, nous le savons, Saint-Louis depuis 1872, Gorée depuis 1872, Rufisque depuis 1880, et Dakar depuis 1887.

En 1891, le décret du 13 décembre sur les communes mixtes et indigènes du Sénégal leur donne la personnalité civile. Elles sont administrées par une Commission municipale. Ce sont Thiès, Tivaouane. Longa, Ziguinchor (Sénégal), Konakry (Guinée).

La loi du 24 septembre 1916 déclare que sont et demeurent citoyens français et ont partout le droit de suffrage les natifs (descendants) des communes de plein exercice du Sénégal.

Un arrêté du 17 avril 1920 réorganise les communes mixtes. Elles sont créées par arrêté pris en Conseil de gouvernement. Elles ont la personnalité civile. Les communes indigènes, créées par arrêté des gouverneurs, ne sont que consultatives.

Enfin, les décrets des 21 octobre et 27 novembre 1924 érigent en territoire autonome, administré directement par le Gouverneur général, les communes de Dakar (et sa banlieue) et de Gorée.

Un décret du 30 mars 1925 accorde à certains sujets français de l'A. O. F. l'accession sous condition des collèges électoraux.

Chaque jour s'affirme davantage la volonté de la France d'associer plus étroitement l'élément indigène instruit à l'administration de l'A. O. F. et, en retour, l'attachement de notre patrie de ces populations désormais françaises de cœur.

Un coup d'œil rétrospectif sur ce relevé chronologique

nous montre que la France, avant d'avoir pu établir en A. O. F. un régime approprié, a dû tâtonner longuement. La politique d'assimilation du début a failli nous amener des mécomptes. Tous les hommes ne sont pas arrivés au même stade d'évolution sociale. La France soutenant « la thèse de la colonisation civilisatrice qui était à la base de la politique du mandat colonial » a adopté la politique de collaboration ou d'association qui a été préconisée par M. A. Sarraut et qui s'est proposée, suivant le mot de Waldeck-Rousseau, d'amener les indigènes « à évoluer non dans notre civilisation, mais dans la leur ».

Pour cela, la France a dû choisir avec soin ses administrateurs : parlant la langue du pays, hommes de caractère et de science, laissés en avancement sur place pour qu'ils puissent connaître à fond le pays avec les avantages pécuniaires et moraux réservés aux fonctionnaires de valeur. Quant au gouverneur il a fallu qu'il ait été fort, mais qu'en revanche l'arbitraire lui ait été rendu très difficile.

CHAPITRE XIV.

ENSEMBLE DES CONVENTIONS AVEC LES AUTRES PUISSANCES.

Nous avons vu comment les conquérants et explorateurs avaient, au fur et à mesure de leur progression, établi des arrangements, préparé ou signé des traités avec les rois du pays ou les puissances rivales. Dans l'étude du stade actuel, nous allons envisager rétrospectivement l'ensemble de ces conventions décisives, rectifiées par les politiciens et administrateurs, et d'après lesquelles l'A. O. F. est actuellement délimitée.

A) Par l'Atlantique.

Les frontières de l'A. O. F. — Nous allons préciser celles des colonies qui la composent, successivement, au fur et à mesure de leur formation.

LE SÉNÉGAL.

Conventions avec l'Angleterre et le Portugal.

« La délimitation de la colonie du Sénégal s'est faite au regard de la Gambie anglaise et de la partie septentrionale de la Guinée portugaise (convention franco-anglaise du 8 avril 1904. Notes du 6 et 12 juillet 1906 entre la France et le Portugal) » (1).

D'après les limites de 1906, le Sénégal a 191.000 kilomètres carrés de superficie, le Haut-Sénégal et Niger 628.000 kilomètres carrés, le territoire militaire du Niger 360.000 kilomètres carrés, la Mauritanie 325.000 kilomètres carrés.

Les limites de ces colonies sont déterminées, et seulement du côté du Sud :

(1) TERRIER et MOUREY : *L'œuvre de la III^e République en A. O. F.*, page 399.

1° Par l'article 1 de la convention du 12 mai 1886, qui fixe la limite nord de la Guinée portugaise;

2° Par l'article 1 de l'arrangement du 10 août 1889, qui fixe les limites de la Gambie anglaise;

3° Par le décret du 17 octobre 1889, fixant la ligne séparant la colonie du Haut-Sénégal et du Niger des colonies de la Guinée et de la Côte d'Ivoire.

Au nord, en général, aucune limite entre les diverses colonies de l'A. O. F. et le Sahara. Cependant, vers le Rio de Oro, les limites des possessions espagnoles sont fixées : au sud, par une ligne qui part du Cap-Blanc et suit ensuite le 21° 21' de latitude nord; à l'est, par une ligne courbe « tracée de façon à laisser à la France, avec leurs dépendances, les salines de la région d'Idgil », puis, par une ligne droite, allant rejoindre l'intersection du 14° 20' méridien ouest avec le tropique du Cancer.

Conventions avec l'Angleterre.

GAMBIE.

La Gambie est donnée aux Anglais par le traité de Versailles de 1783. Sa délimitation est détaillée en 1886, 1892 et 1895. Nous n'obtenons l'escale de Yarboutenda sur le fleuve en 1904 qu'en échange de nos derniers droits sur Terre-Neuve.

GUINÉE FRANÇAISE.

La délimitation de la Guinée française s'opère de même, tant au nord au regard de la Guinée portugaise (mission Payn et Maclaud) qu'au sud, au regard de la Sierra Leone britannique (mission Passaga, annexion des îles de Los).

Appelée d'abord Rivières du Sud, la Guinée française comprend les bassins du Rio Compony, du Rio Nunez, du Rio Pongo, du Rio Bramaya, de la Doubreka et de la Méllacorée.

Avant d'arriver à la situation actuelle de la Guinée, nous devons signaler :

1° Avec l'Allemagne, l'arrangement du 24 décembre

1885, par lequel elle renonce à ses prétentions sur les territoires situés entre le Rio Nunez et la Méllacorée;

2° *Avec le Portugal*, la convention du 12 mai 1886. Son article 1 fixe les limites de la Guinée portugaise. Celle-ci est bornée, au nord, par une ligne partant du Cap-Roxo et passant à égale distance de la Casamance et du Rio San Domingo de Cachem; à l'est, par le 16° degré de longitude ouest; au sud, par une ligne partant de l'embouchure de la rivière Cafet, et passant à égale distance du Rio Cassini et du Rio Compony. Son article 2 signale que le roi du Portugal reconnaît notre protectorat sur le Fouta Djallon; ;

3° *Avec l'Angleterre*, les arrangements suivants : celui du 28 juillet 1882 et du 10 août 1889, fixant la ligne séparant la Guinée française de la Sierra Leone, et passant entre la Méllacorée et les Scarais.

L'arrangement du 10 août 1889 reconnaît également notre protectorat sur le Fouta-Djallon. Celui du 26 juin 1891 attribue à la France la propriété des sources du Niger, celui du 21 janvier 1895 précisant les frontières de Sierra Leone, celui du 8 avril 1904 cédant à la France les îles de Los, moins un droit trentenaire de pêche.

Avec le Portugal encore, à la suite de la mission Maclaud de 1903, arrangement franco-portugais de délimitation de deux Guinées du 5 novembre 1904.

EN TERMINANT L'ÉTUDE DES FRONTIÈRES RESPECTIVES DU SÉNÉGAL, DE LA GAMBIE ET DE LA GUINÉE, signalons la *convention franco-anglaise de délimitation* du 8 avril 1904 qui a tracé leur séparation ainsi que celle de Sierra-Leone et de Zinder.

En Sierra Leone, les Anglais nous avaient disputé ardemment nos conquêtes et avaient encouragé, contre nous, notre redoutable ennemi Samory.

En 1896, nous établissons effectivement notre protectorat sur le Fouta Djallon (capitale Timbo).

En ce qui concerne la RÉPUBLIQUE DE LIBÉRIA, nous pouvons enregistrer la convention franco-libérienne du 8 décembre 1892, et l'arrangement franco-libérien du 18 septembre 1907.

LA CÔTE D'IVOIRE.

Conventions avec l'Angleterre.

La Côte d'Ivoire n'a procédé qu'en 1901-1902 à la délimitation définitive de sa frontière avec la Côte d'Or anglaise, conformément à la convention du 12 juillet 1893 (mission Delafosse et mission Peltier).

Ce n'est qu'en 1883 que nous avons réoccupé les postes de Grand-Bassam, Assinie et Dabou, abandonnés en 1870, date à laquelle les Anglais ont essayé de prendre la Côte d'Ivoire. Puis, par une série de traités passés entre nos explorateurs et les chefs indigènes, nous avons, entre l'Etat libre de Libéria et la colonie anglaise de Gold Coast, occupé les bassins d'un tas de petits fleuves qui sont, « de l'ouest à l'est : le Rio Cavally, qui forme frontière avec l'Etat de Libéria en vertu de la convention du 8 décembre 1892 (approuvée par la loi du 31 juillet 1894), le Rio San Pedro, la Sassandra, le Rio Fresco (Daguiré), le Bandama, formé du Bandama rouge et du Bandama blanc, et grossi du N'zi, l'Akba ou Comoé, le plus long de tous qui se jette dans la lagune d'Ebrié, sorte de lac allongé parallèle à la côte, et qui communique avec la mer par le canal de Grand-Bassam, la rivière de Krinjabo qui se jette dans la lagune d'Aby, et, enfin, la Tanoé, venue du territoire anglais, qui débouche dans la lagune Tendo » (1).

Après les conventions anglo-françaises de 1899 et 1891, et les pourparlers infructueux du commissaire anglais, M. Lang, et du commissaire français, M. Binger, une convention a été signée, le 12 juillet 1893, déterminant la limite entre la Côte d'Ivoire et le Gold Coast jusqu'à l'intersection de la Volta noire avec le 9° latitude. Au nord de ce parallèle, la frontière, suivant le cours de cette rivière jusqu'à son intersection avec le 11° et tournant ensuite vers l'est en suivant ce parallèle, a été établie par la convention du 14 juin 1898.

Cette convention, en même temps, a rétrocédé Boussa

(1) A. GIRAULT : *Principes de colonisation et de législation coloniales*, p. 220.

aux Anglais, nous a donné le Mossi et le Gourounsi, deux enclaves dans le Bas-Niger, et a délimité nos sphères d'influence.

Enfin, le 1^{er} février 1903, a été signé l'arrangement franco-anglais de délimitation entre la Côte d'Ivoire et Gold Coast; le 25 avril 1904, celui qui a séparé le Gold Coast et le Haut-Sénégal-Niger; le 9 avril 1906, celui qui a séparé North-Nigéria et Zinder.

Les Anglais ont réussi à pousser leur frontière nord du 9° au 11°.

LE DAHOMEY.

Au Dahomey, nous avons eu des rivalités avec les Anglais et les Allemands avant et après la conquête.

Dès 1883, sur la Côte des Esclaves, nous avons ajouté le protectorat d'Agoué, de Grand-Popo, de Petit-Popo et de Porto-Seguro à nos droits sur Cotonou et le pays de Porto-Novo, avec le roi duquel nous avons signé le traité de protectorat du 25 juillet 1883.

Convention avec l'Allemagne.

Le 25 décembre 1885, nous avons signé une première convention avec l'Allemagne qui nous a abandonné complètement les rivières du sud en échange de Porto-Seguro et Petit-Popo. La ligne de délimitation suivait le cours de la rivière Mono, puis le méridien passant par l'île Bayol, et s'arrêtait au 9° de latitude.

Convention avec l'Angleterre.

A ce même parallèle s'arrêtait aussi la frontière de la colonie de Lagos, qui suivait approximativement le méridien passant par la crique d'Ajarre. (Convention franco-anglaise du 10 août 1889.)

Alors, est arrivée la période des hostilités contre le Dahomey. Nous avons vu que le roi Glé-Glé, regrettant de nous avoir accordé, par le traité du 19 avril 1878, la cession de Cotonou, nous a sommés de l'évacuer en 1887, et, en mars, a envahi le territoire de Porto-Novo. Après les inutiles efforts de conciliation du docteur Bayol, la convention du 3 octobre 1890, signée par le P. Dorgère

avec Béhanzin, fils de Glé-Glé, décédé, nous avons été attaqués en 1892, et avons été obligés d'envoyer la colonne Dodds, qui ne finit la pacification du pays qu'en 1894.

Si Béhanzin a pu nous opposer une aussi vive résistance c'est qu'il a été soutenu par les Anglais.

« Alors s'ouvre la seconde période. Notre ambition était de rejoindre le Dahomey au Soudan et à la Côte d'Ivoire par-dessus les colonies allemandes et anglaises du Togoland, et de Gold-Coast. Les Anglais, de leur côté, rêvaient de réunir Gold-Coast, à Lagos, ce qui aurait arrêté le développement du Togoland et du Dahomey. Quant au Togoland, qui n'a qu'une base très étroite sur l'Océan, il prétendait s'élargir en grandissant de façon à couvrir de son ombre les colonies voisines de l'Angleterre et de la France » (1).

Convention avec l'Allemagne.

Dans l'hinterland de ces divers pays, commence entre officiers français, allemands et anglais, cette fameuse course au clocher qui se termine vis-à-vis de l'Allemagne par l'arrangement franco-allemand du 23 juillet 1897. La France, recevant le Gourma, peut joindre le Dahomey au Soudan au détriment de l'Allemagne, à qui on laisse seulement le pays de Sansanne-Mango.

Convention avec l'Angleterre.

Nous avons ensuite des démêlés avec l'Angleterre au sujet du pays bariba qui, géographiquement, se trouve à la fois dans l'hinterland du Dahomey et dans celui du Lagos, constituant autrefois le royaume de Borgou. M. Lugard avait bien signé, le premier, en 1894, un traité au nom de l'Angleterre, mais non avec le véritable souverain du pays. Le traité signé postérieurement par M. Decœur était donc seul valable. D'ailleurs, le royaume de Borgou s'était démembré en cinq états indépendants (Nikki, Kandi, Boussa, Kayoma et Kouandé).

(1) A. GIRAULT : *Principes de colonisation et de législation coloniales.*

Enfin, on conclut l'arrangement du 14 juin 1894 qui :

1° Fixe les frontières de la colonie anglaise de Gold-Coast;

2° Prolonge jusqu'au Niger la frontière entre le Dahomey et Lagos;

3° Précise et rectifie la ligne provisoire Say-Barroua;

4° Assure à la France la libre navigation du Bas-Niger.

D'ailleurs, le Bas-Niger sera complètement délimité plus tard par la convention franco-anglaise de 1896.

TERRITOIRES SOUDANIENS.

Convention avec l'Angleterre.

En ce qui concerne la situation de nos territoires soudaniens allant du Soudan français au Soudan anglais, (le mot « soudanais » est réservé à la région du Niger français), elle a été longtemps assez précaire, car les Anglais ont essayé non seulement de nous couper du golfe de Guinée, mais encore de nous rejeter dans le désert.

La ligne qui, d'après la convention franco-anglaise du 5 août 1890, fixait la limite de nos possessions entre le Niger et le Tchad a été modifiée le 15 juin 1898 (lutte acharnée entre nos officiers Mizon et Monteil et l'agent anglais Luggard), par un traité nous donnant, pour frontière, du Niger au Tchad, un arc de cercle de 161 kilomètres (100 miles) de rayon autour de Sokoto, qui nous rejette en plein désert. Cette frontière a été heureusement rectifiée par les conventions du 8 avril 1904 et du 9 avril 1906, qui l'ont améliorée pour nous. Elle part du Niger en aval de Say, s'incurve au nord de Sokoto, et atteint le Tchad au sud de Barraoua, ligne « tracée de façon à comprendre dans la zone d'action anglaise tout ce qui appartient équitablement au royaume de Sokoto » (1).

Nous avons été obligés d'organiser la protection de

(1) A. GIRAULT : *Principes de colonisation et de législation coloniales*, page 223.

nos indigènes. Ce faisant, nous avons en même temps protégé les riches colons de Sokoto et de Kano. Nos avant-postes de défense ont même dû s'établir à Agadès, Agadem et Bilma où les nomades vivent du transport par chameaux, du commerce du sel, et surtout du brigandage.

Ainsi protégée, la Nigéria est très prospère; Kano est un centre important de commerce et de culture de mil.

LE TOGO.

Convention avec l'Allemagne.

Le Togo avait été déjà l'objet, le 24 décembre 1885, d'une convention entre la France et l'Allemagne. La convention franco-allemande du 23 juillet 1897 a fixé à nouveau sa frontière.

Il a été, après la guerre, en partie placé sous notre mandat.

Tout d'abord, le 26 août 1914, le Togo allemand, malgré une bonne résistance de ses défenseurs, avait été occupé par des troupes franco-anglaises. A sa tête, avait été placé un commissaire de la République française qui, par le décret du 21 août 1917, avait été subordonné à l'autorité du Gouverneur général.

Convention avec l'Angleterre.

L'accord franco-britannique du 10 juillet 1919, a réglé les points de détail du partage fait par le traité de Versailles du 28 juin 1919, qui a donné le mandat administratif de la partie ouest à l'Angleterre et de la partie est à la France.

Convention avec l'Amérique.

La partie du Togo placée sous notre mandat a repris son autonomie par le décret du 23 mars 1921 et une convention franco-américaine du 13 février 1923 promulguée par le décret du 28 juin 1924 en a délimité les frontières.

Au-dessus de tous ces traités régionaux, nous place-

rons, en fin d'étude, quelques traités généraux très importants. Ce sont :

1° *L'acte de Berlin*, du 25 février 1885, établissant, pour les grandes puissances européennes, l'internationalisation commerciale du bassin du Niger;

2° *L'acte de Bruxelles*, du 2 juillet 1890, organisant l'administration des possessions africaines et la lutte contre l'esclavage, complété par la convention spéciale de Bruxelles du 8 juin 1899, réprimant le trafic des spiritueux en Afrique;

3° *La déclaration franco-anglaise de Londres* du 5 août 1890, limitant notre zone d'expansion en A. O. F.

B) Par le Sahara.

Du côté de l'Adrar, nous signons avec le cheik de ce pays le traité du 20 octobre 1891, reconnaissant notre influence dans cette région.

Conventions avec l'Espagne.

Le 27 juin 1900, une convention franco-espagnole délimite nos possessions côtières voisines (Mauritanie et Rio de Oro), et nous donne liberté d'action dans l'extrême-sud marocain.

Par la convention du 27 septembre 1912, l'Espagne obtient l'enclave d'Ifni, la permission de rattacher au Rio de Oro le Seguiéb-el-Hamra, refuge de pillards, et le Cap-Juby où les habitants des Iles Canaries apportent des armes et des munitions à nos ennemis.

Elle nous cause ainsi, par « sa politique de bras croisés et de jalousie », des ennuis dans le Sahara occidental.

Conventions avec l'Italie.

D'autre part, le traité de Londres du 26 avril 1915 promettait à l'Italie des rectifications de frontières avantageuses au profit de ses possessions limitrophes de celles de l'Angleterre et de la France.

Et, d'après elle, le traité de Lausanne la constituait héritière de toutes les dépendances turques de la Tripolitaine.

C'est pourquoi elle a réclamé le Tibesti, le Kaouar et l'accès au Tchad.

En réalité, depuis la guerre, nous avons fait à l'Italie des concessions peu importantes jusqu'au mois de décembre 1934 où ont commencé entre MM. Mussolini et Laval les conversations qui ont abouti aux accords franco-italiens du 7 janvier 1935, comprenant quatre parties dont une coloniale, la seule qui nous intéresse ici :

D'après cette dernière :

« 1° La nouvelle frontière qui sépare la Lybie de l'A. O. F. et de l'A. E. F. part désormais du Tumno et rejoint la frontière ouest du Soudan anglo-égyptien à l'intersection du 24° méridien est de Greenwich avec le 18° 45 de latitude nord. Cette ligne place en territoire italien Aozou, Yebbi-Souma, Guezenti et Ouri, en territoire français Bardaï, Yebbi-tou et Tekro.

» 2° La nouvelle frontière entre l'Erythrée et la Côte française des Somalis (pour mémoire).

» 3° Protocole sur les questions tunisiennes (pour mémoire).

Ainsi la France tenait complètement les promesses qu'elle avait faites au traité de Londres, le 26 avril 1915, d'accroître le domaine africain de l'Italie (1).

(1) *Informateur de la Quinzaine*, 18 janvier 1935, p. 43.

CHAPITRE XV.

CONCLUSION SUR LE STADE DU POLITICIEN ET DE L'ADMINISTRATEUR.

L'étude que nous venons de faire au chapitre précédent a montré l'interpénétration absolue qui existait entre, d'une part, le stade du conquérant et, de l'autre celui du politicien et de l'administrateur, l'évolution de ce dernier ayant toutefois un léger retard sur celle du précédent.

Lorsque, en 1895, on a créé un Gouvernement général de l'A. O. F., le gouverneur du Sénégal, la plus ancienne de nos colonies, représentait la République également au Soudan, en Guinée et en Côte d'Ivoire. Le Dahomey n'était pas encore compris dans l'ensemble. Du Soudan, nouvellement appelé Haut-Sénégal et Niger, on détacha, en 1919, la Haute-Volta et, en 1922, la colonie du Niger. On ajouta à l'ensemble la Mauritanie. En 1932, M. Sarraut — nous l'avons vu, — répartit les circonscriptions de la Haute-Volta entre le Niger, le Soudan français et la Côte d'Ivoire.

L'évolution administrative est aussi certainement moins glorieuse, beaucoup plus ingrate. Mais elle a tout de même une incontestable utilité. Et il est juste que, par un sentiment d'ardente reconnaissance, nous mettions à l'honneur tous ceux qui ont été à la peine en y coopérant.

Sans doute c'est seulement derrière des colonnes expéditionnaires victorieuses et établies sur le pays que les voies de communication ont pu être construites, c'est seulement après la construction de ces dernières que la mise en valeur économique a pu être entreprise. Alors se multiplient les contacts entre les indigènes et les conquérants, au point que ceux-ci ne peuvent plus suffire à les régler tous; l'intervention de l'administrateur devient nécessaire, de même que le politicien doit survenir

pour sanctionner officiellement les arrangements conclus provisoirement avec les peuplades, ou les conventions signées avec les coloniaux des nations européennes concurrentes. Les règlements de ces premiers rapports entre naturels et Français constituent la politique indigène (assistance, enseignement, travaux), avec son côté religieux et militaire. La situation se stabilisant, les conquérants asseyant davantage leur domination sur la contrée, le politicien et l'administrateur en poursuivent l'organisation générale au point de vue de l'administration proprement dite, des finances, de la justice, du régime politique. Les traités signés avec les autres puissances au sujet des limites des régions soumises sont ratifiés avec ou sans modification. Tous ces travaux marchent de pair, sous la protection des conquérants, qui veillent à maintenir l'intégrité des frontières, quand ils ne les élargissent pas.

Puisque l'évolution de ce stade est parallèle en somme à celle du précédent et légèrement en arrière, nous pouvons dire qu'elle s'est faite aussi surtout par l'Atlantique et le Sénégal.

LE PRÉSENT

CHAPITRE XVI.

L'A. O. F. DANS LE PRÉSENT.

L'état présent de l'A. O. F. n'est que l'aboutissement de l'évolution qu'elle a subie dans le passé et que nous venons d'étudier. Ce chapitre-ci ne saurait donc être qu'un coup d'œil d'ensemble sur son état, à la fin de cette évolution, dans tous les domaines antérieurement examinés et, sur sa situation relative dans le monde.

I. — Situation intérieure actuelle.

Actuellement, notre belle colonie ouest-africaine, après avoir connu la période de la conquête et de l'installation, apprécie celle de l'épanouissement, du bon rendement, du bien-être et de la prospérité, qui ont émerveillé nos rivaux les plus âpres et les plus acerbes en colonisation.

Ses limites sont nettement tracées et stables, grâce à la paix française qui s'appuie sur un régime politique satisfaisant, une justice adaptée, un budget bien réparti et équilibré, une saine et prévoyante administration, une organisation militaire solide, une politique religieuse tolérante et habile, une politique indigène clémentine et généreuse, soignant aussi bien les esprits que le corps.

Plus de guerre d'extermination de tribu en tribu, plus de sacrifices humains ridicules, plus d'épidémies terribles décimant gens et animaux. Les indigènes se multiplient et s'instruisent, élevant leur niveau social et intellectuel. Les colons viennent plus nombreux. Les fonctionnaires arrivent désormais, suivis de leur famille.

Dans cette atmosphère bienfaisante de calme et de sécurité, les travaux agricoles et industriels, qui s'exécutent avec régularité, déterminent le développement économique toujours grandissant de la colonie. Les terrains incultes ont été défrichés et sont maintenant couverts de belles récoltes. L'arachide est produite, on peut le dire, en quantité industrielle, et reste la spécialité du

pays. Sans être d'aussi belle qualité que celui du Nil, le coton du Niger devient de plus en plus abondant. La culture du caoutchouc et du cacao est désormais intensive. Le rendement des céréales est décuplé. L'élevage du bétail devient très prospère. Le développement économique est d'ailleurs singulièrement facilité par un outillage sans cesse amélioré, machines diverses, grues, wharfs, wagons, locomotives, camions, et par des voies de communication presque satisfaisantes en nombre et en qualité.

Celles-ci permettent facilement les mouvements des voyageurs, l'importation des marchandises manufacturées, l'exportation des produits du pays, soit par voie de fer, soit par voie de terre, soit par voie navigable avec, comme intermédiaires entre l'intérieur et l'extérieur, certes, des ports secondaires qui ont un trafic médiocre, mais aussi un très grand port, Dakar, dont nous pouvons nous enorgueillir.

Les trains sont réguliers, et leur exploitation est satisfaisante, même sur les voies secondaires des petits ports du golfe de Guinée. Les routes sont chaque jour davantage sillonnées de voitures.

« Là, où il y a quarante ans, dit Marc Laplaine, se glissèrent péniblement, au prix d'interminables étapes, les petites colonnes de nos explorateurs et de nos soldats, circulent actuellement des files rapides de lourds camions. A la Côte d'Ivoire, sur la route d'Agboville à Abengourou, l'affluence est telle qu'il a fallu organiser le sens unique. »

On n'est pas embarrassé maintenant pour traverser l'A. O. F. On ne l'est que pour le choix des itinéraires. Il suffit, pour s'en convaincre, de s'en rapporter à Camille Guy (1) :

« Une fois débarqué, le touriste peut emprunter : 1° la voie ferrée de Thiès - Kayes (de Dakar à Thiès et à Saint-Louis), de Thiès à Kayes, Bamako et Koulikoro; de Guinée à Kaolack, de Ségou à Douna; 2° le chemin de fer de la Guinée à Kouroussa et à Kankan; 3° celui de la Côte d'Ivoire, d'Abidjan à Niangho; 4° celui du Daho-

(1) Camille GUY : *Afrique Occidentale française*, pp. 184 et 185.

mey (de Kotonou à Savé, de Pahou à Ségboroué, de Porto-Novo à Pobé).

» Le voyageur préfère-t-il user des voies fluviales? Il peut emprunter le fleuve Sénégal, de Saint-Louis à Podor, en toute saison, et de Podor à Bakel et à Kayes pendant la période de l'hivernage; il peut aussi descendre le Niger, de Koulikoro à Kabara (port de Tombouctou, à sept kilomètres environ), et Asongo; ou de Bamako à Kouroussa et à Kankan, par le Milo, affluent du Niger (il trouvera à Kankan le chemin de fer de Konakry, qui le ramènera à la Côte). Il pourra aussi longer toute la côte du golfe de Guinée sur les bateaux qui desservent les lagunes et, en particulier, la lagune Ebrié. »

On peut encore, si l'on veut, suivre les itinéraires de voyages suivants :

1° *Tombouctou - Bandiagara* avec *Grand-Bassam* comme point terminus;

2° *Dakar - Koulikoro* sur le Niger jusqu'à Tombouctou;

3° *Dakar - Konakry*, *Konakry - Kankan* par *Kendiamamon*, *Dittin*, *Kouroussa*.

II. — L'A. O. F. dans le monde.

Avec le monde extérieur, l'A. O. F. est en relation suivie aussi bien par radio que par télégraphe, Compagnie de navigation, et Compagnie aérienne.

Par radio, grâce aux postes de Dakar et de Bamakou; *par télégraphe*, grâce à la ligne Marseille - Oran - Casablanca - Dakar.

Les liaisons maritimes sont excessivement intéressantes : de Bordeaux, les paquebots *Amérique*, *Asie*, *Brazza*, *Foucauld* font régulièrement le service pour Dakar (prix : 1^{re} classe, 3.480 francs; 2^e classe, 2.735 francs; 3^e classe, 1.535 francs; entrepont, 800 francs). Il y a des paquebots supplémentaires (*Aurigny*, *Belle-Isle*, *Ceylan*, *Désirade*, *Eubée*, *Formose*, *Groix*, *Jamaïque*, *Kerguelen*, *Lipari*). Ils appartiennent tous à la Compagnie des « Chargeurs Réunis », dont le siège social et le service des passages est à Paris, 3, boulevard Malesherbes. Ces

paquebots sont bien adaptés au trafic, mais ils sont peut-être un peu lents. Ils mettent huit ou neuf jours pour effectuer le trajet.

La Compagnie Fabre et la Compagnie Fraissinet, de Marseille, desservent la ligne Marseille - Dakar.

Si les *lignes aériennes* qui deviennent, chaque jour, plus nombreuses et plus fréquentées, ne transportent encore que des lettres et des voyageurs avec leurs menus bagages, en revanche un temps très prochain viendra où, avec les progrès si rapides de l'aviation, les lourds bagages et même les grosses marchandises pressées, évitant les contours des côtes de Guinée ou même du Sénégal, seront transportés en ligne toute droite aussi bien de Toulouse à Dakar que de Marseille à Kotonou et vice-versa.

La Compagnie aérienne aéropostale (5, avenue de Friedland, Paris), double pour ainsi dire ce service maritime. Le départ n'est plus à Bordeaux, mais à Toulouse ou Marseille chaque dimanche matin. Les avions survolent Barcelone, Alicante, Tanger, Rabat, Casablanca, Agadir, Cap-Juby, Villa-Cisneros, Port-Etienne et Saint-Louis. Cette ligne est ouverte depuis le mois de juin 1925, par prolongement de la ligne Toulouse - Barcelone d'abord, jusqu'à Rabat en septembre 1919, puis jusqu'à Casablanca en décembre 1919. Le trajet, que nous avons vu les bateaux mettre huit jours à accomplir, est fait en trente heures.

La même Compagnie exploite la ligne aérienne Marseille - Alger (service quotidien dans chaque sens, sauf le lundi) qui fait le parcours en cinq heures et les bateaux soit de la Compagnie de navigation mixte (Compagnie Touache, 1, La Canebière, Marseille), soit de la Compagnie générale transatlantique (Bureau des passagers, 6, rue Auber, Paris), y mettent moins de 24 heures. Ainsi l'*El-Djezaïr* de la première Compagnie part de Marseille le lundi, à 10 heures et arrive à Alger le mardi à 7 heures (prix de la traversée : 535 francs, 400 francs, 210 francs, 102 francs, suivant les classes). Le *De-Grasse*, le *Gouverneur-Général-Chanzy*, le *Timgad* et le *Lamori-cièrre*, de la « Transatlantique », assurent des départs de

Marseille tous les mardis, mercredis, vendredis, dimanches pour les mêmes prix.

Ces deux lignes aérienne et maritime Marseille - Alger sont alors prolongées par les services réguliers transsahariens automobiles et aériens.

Les *services automobiles* empruntent l'itinéraire suivant : Colomb-Béchar, Reggan, Bidon-V, Gao, Niamey, Kano, Fort-Lamy (Tchad). Durée du trajet : 12 jours, avec arrêt, pour la nuit, dans les hôtels de la Compagnie à Reggan, Bidon-V, Gao et Niamey. Prix du voyage : 6.150 francs. Un départ environ par semaine.

Les *services aériens* survolent : Colomb-Béchar, Reggan, Bidon-V, Gao, Niamey, Kotonou. Durée du trajet : 2 jours avec arrêt d'une nuit à Gao.

Prix du voyage : Colomb-Béchar - Kotonou, 6.300 francs. Un départ environ par quinzaine (1).

(1) Tous ces renseignements ont été fournis par le Secrétariat même des Compagnies susdésignées.

CHAPITRE XVII.

CONCLUSION SUR LE PRÉSENT DE L'A. O. F.

L'A. O. F. est donc une colonie extrêmement intéressante et encore prospère, malgré la crise mondiale contre laquelle elle lutte victorieusement avec l'appui des pouvoirs publics. Elle marche à pas de géants dans la voie du progrès, sous l'œil à la fois attentif, admiratif et jaloux de nos voisins qui ont, plus que nous-mêmes, de l'estime pour notre œuvre grandiose et d'une réelle beauté.

En dehors de l'Algérie qui n'est pas, à proprement parler une colonie, elle est, parmi nos territoires d'outre-mer, celui qui contribue le plus à l'approvisionnement de la France, et, toutes proportions gardées, celui qui lui demande le moins.

Dans l'immense tache rose qui, sur les mappemondes, représente l'empire colonial français, elle occupe environ le tiers. Elle est une des plus proches. Elle est une des plus prospères. Certains affirment même que c'est un des plus beaux bijoux de notre domaine formé par un lent et méthodique travail. On y éprouve, dit Rondet-Saint, une sensation puissante « d'activité, de méthode et d'efforts ». D'ailleurs, l'Afrique attire bien des gens, et, s'il faut en croire l'article de Guy de Bayser (1), de jeunes chômeurs demandent l'Afrique en mariage pour la féconder. C'est là bien plus qu'il n'en faut pour que nous l'étudions passionnément.

En outre, nous nous apercevons qu'elle est une des grandes parties de cette France d'Afrique qui, communiquant par la Méditerranée avec la France d'Europe, forme avec elle un formidable bloc d'un seul tenant. Et, — juste remarque de Gaston Gradis, — ce bloc est précisément coupé en son milieu, comme par un grand axe, par le méridien de Paris, depuis Dunkerque jusqu'à Porto-Novo, sur une longueur de 4.500 kilomètres

(1) Paru dans le *Journal* en date du 23 décembre 1935.

Un autre axe de 4.500 kilomètres, perpendiculaire au premier en son milieu, relie le Darfour égyptien à la ville de Dakar.

Celle-ci, créée par le gouverneur général Roume et s'affirmant comme une grande cité, comme l'une des plus importantes métropoles maritime du monde (1) au point de croisement des routes du Cap de Bonne-Espérance et de l'Amérique du Sud, est considérée généralement comme la consécration de cette voie d'accès, comme l'aboutissement d'une pénétration poussée jusqu'au cœur du Soudan et de la Boucle, et, par certains, comme la capitale et la véritable porte de l'A. O. F.

D'ailleurs, la consécration de ce titre lui a été faite moralement lorsqu'en 1929 M. Maginot, ministre des colonies, grand blessé de guerre, y est allé inaugurer le monument aux morts de l'A. O. F., donnant l'accolade aux grands mutilés noirs, au cours d'une cérémonie émouvante où s'est exaltée l'âme de la patrie commune. Son territoire immédiat, détaché de la colonie du Sénégal, est désormais administré par un haut fonctionnaire ayant le grade de gouverneur, et elle est devenue la ville impériale de toute l'A. O. F.

En ce qui concerne les différentes liaisons de l'A. O. F. avec la France, il faut reconnaître que, pour l'instant, la voie aérienne gagne un temps considérable sur ses rivales. Elle n'exige que trente heures afin d'effectuer un voyage France - Dakar, pour lequel la voie maritime demande huit jours.

De même, elle met une cinquantaine d'heures pour transporter de Marseille à Kotonou un passager qui serait secoué pendant $1 + 12 = 13$ jours sur les vagues et sur les routes.

Mais, on ne peut encore faire de l'avion qu'un usage modéré.

Les transports en masse doivent employer les voies maritimes et terrestres. Nous voyons alors que, actuellement encore, la traversée Marseille - Kotonou par la Méditerranée et le Sahara est plus longue et plus coûteuse.

(1) RONDET-SAINT : *Voyage en A. O. F.*, p. VII.

teuse par le bateau et l'auto, que celle de l'Atlantique de Bordeaux à Dakar.

Que ne gagnera-t-on pas comme temps et comme argent lorsque sera construit le Transsaharien, marchant nuit et jour, sans inconvénient pour ses voyageurs qui pourront dormir comme ils le voudront dans ses voitures confortables et dont le prix de transport sera de beaucoup inférieur à celui des camions automobiles?

En attendant, l'on peut dire que les routes par le Sénégal, le golfe de Guinée et le Sahara se complètent sans se concurrencer.

L'AVENIR

a) Avenir immédiat.

CHAPITRE XVIII.

CAS DE GUERRE.

En cas de guerre, nous devons compter sur l'appoint le plus immédiat possible de l'armée noire.

C'est alors que devient tout particulièrement intéressant notre problème de la liaison entre la métropole et la grande colonie ouest-africaine. Les chapitres antérieurs nous ont montré jusqu'ici que la liaison par l'Atlantique, par Dakar, était la plus souvent empruntée, la plus facile, mais que, grâce au progrès, l'usage de l'auto et de l'avion commençait à plaider nettement en faveur de la liaison par le Sahara, d'autant plus que l'auto et l'avion devenaient plus perfectionnés.

En l'absence du Transsaharien qui n'existe hélas! toujours pas, malgré les nombreuses démonstrations si éloquentes qui ont été faites de sa future utilité, c'est vers l'auto et l'avion que doivent se tourner nos espoirs pour la guerre de demain.

Nous qui avons fait en janvier 1917 la traversée Marseille - Salonique, en étant poursuivi par les sous-marins allemands qui ont obligé notre transport le *Calédonian* à se réfugier pendant quatre jours à La Valetta de Malte, et qui avons failli être torpillé après l'*Amiral-Magon* que nous suivions de loin; nous qui avons fait à la fin de la même année, deux fois de suite, la traversée Tarente - Itéa dans des conditions aussi périlleuses, alors que nous naviguions en Méditerranée, lac fermé, et que les Alliés étaient censés avoir la maîtrise de la mer, nous estimons que la menace des sous-marins n'est pas un vain mot. Et cela, malgré toute la vigilance et tout l'héroïsme de notre flotte à laquelle nous ne saurions assez rendre hommage.

Pour la « prochaine dernière », il est certain que nos sous-marins, comme ceux des Boches, seront plus modernisés que ceux de la Grande Guerre, mais que ce progrès se traduira quand même par un avantage au profit de l'attaque.

Or, les cargos qui auraient à transporter, de Dakar à Bordeaux, nos troupes noires, auraient à échapper pendant huit longs jours de traversée à la menace des torpilles dans l'Océan Atlantique, où la surveillance sous-marine sera plus difficile à exercer qu'elle ne l'était en 1917 en Méditerranée.

C'est peut-être bien dangereux !

Comme on peut le lire dans les archives du Ministère de la marine et des colonies.

« La *navigation* a été difficile et tourmentée pendant la guerre sur cette côte Atlantique, où Agadir ne suffisait pas à dépister les sous-marins et à empêcher les torpillages, à preuve le débarquement de l'Allemand Prebsler à la rescousse d'El-Hiba et la tragique affaire de l'oued Sébou.

» La voie de l'Océan sera beaucoup plus dangereuse que celle de la Méditerranée. D'Alger à Marseille, nous comptons 800 kilomètres, d'Oran à Carthagène pour gagner les eaux territoriales et vraisemblablement neutres de l'Espagne, moins de la moitié ; quelques heures de route sur un parcours très défendable suffisent. Par l'Océan, de Dakar à Bordeaux, 3.600 kilomètres environ, au moins 8 jours de mer, sans relâche, sauf à Casablanca, en plein Océan ouvert aux sous-marins. »

Nous pensons donc qu'il est préférable d'éviter dans les limites du possible tout voyage maritime et d'emprunter au maximum la voie de terre.

Par conséquent, il faut que nos transports soient faits à travers le Sahara.

Pour cela, on utilisera tous les camions disponibles qui, grâce au système toujours excellent de la noria, feront de l'itinéraire Gao - Oran une nouvelle voie sacrée Bar-le-Duc - Verdun.

M. Boisse de Black a déjà averti les autorités ministérielles qu'il pourrait effectuer le transport de toutes les

troupes soudanaises en Algérie, en employant les 50.000 automobiles de l'Afrique du Nord et les 5.000 de l'Afrique occidentale à condition qu'on lui assure le ravitaillement en eau et en essence de ces voitures. Il suffirait pour cela que l'on créât, dès le temps de paix, des stocks d'huile et d'essence et que l'on construisît, à intervalles assez rapprochés, des réservoirs d'eau d'une grande capacité.

On peut nous dire — nous ne l'ignorons pas — que des avions peuvent facilement menacer de leur bombardement une voie ferrée ou une route. Nous en convenons. Mais, nous nous trouvons dans un cas où à quelque chose malheur sera bon. La voie ferrée et la route ne seront pas détruites pas plus que leurs ouvrages d'art, puisqu'il n'y en aura pas. Nous n'aurons encore que des pistes, faciles à quitter.

Le camion sera toujours un moyen de transport beaucoup plus précaire que le wagon, mais il n'aura pas l'inconvénient d'être esclave de la voie, d'être à la merci d'un embouteillage. C'est, d'ailleurs, pour éviter cet inconvénient qu'à Paris on remplace progressivement les tramways à rails par des autobus.

Quant aux ouvrages d'arts manquants, comme les ponts qui devraient être jetés par-dessus le lit des oueds, ils pourront être remplacés par des ponts de bateaux mobiles, si la nécessité s'en fait sentir.

Que l'on ne nous fasse pas dire que, d'après ces considérations, le Transsaharien n'est pas indispensable. Nous maintenons, pour ce chemin de fer, tout ce que nous avons déjà affirmé, mais nous nous permettons de signaler ces moyens de fortune qui seraient grandement utiles en l'occurrence.

De plus, la défense de ces pistes transsahariennes pourra être rendue très facile par l'échelonnement; le long de leur parcours, de pièces anti-aériennes dirigées suivant l'axe de la piste que ne manqueront pas de suivre les avions ennemis pour avoir le bombardement plus simple, et par leur camouflage dans les massifs montagneux, et les anfractuosités de rochers traversées.

Il ne restera plus aux troupes arrivées à Oran qu'à

être transportées en France par l'itinéraire maritime le plus court : Oran - Port-Vendres demandant tout au plus 18 heures, et à la garde duquel on pourra concentrer de très nombreuses forces marines.

Et même, sur cet itinéraire particulièrement court, on pourrait faire un usage plus commode de sous-marins construits spécialement pour le transport des troupes : ceux-ci, d'après l'ingénieur des constructions navales Simonnot, marcheraient, le jour, en plongée et, la nuit, à la surface. Ce trajet coûterait fort cher au kilomètre, mais enfin, pour une distance aussi réduite que celle d'Oran - Port-Vendres, on pourrait faire ce sacrifice pécuniaire, qui nous donnerait tellement d'avantages de sécurité.

Ou bien encore, l'on pourrait, dès le début des hostilités, affecter au transport des troupes d'Afrique du Nord en France nos paquebots les plus rapides qui pourraient faire le parcours Oran - Port-Vendres entre le coucher et le lever du soleil.

Quoi qu'il en soit, il est clair que toutes ces propositions ont pour fondement essentiel la brièveté de la traversée maritime et seraient par suite inopérantes de Dakar à Bordeaux.

Enfin, on pourrait échapper à la menace maritime exercée en Méditerranée par une puissance ennemie en utilisant l'aviation : des avions métalliques triporteurs qui pourraient transporter au moins trente voyageurs et permettre s'ils étaient en nombre suffisant d'amener en France, par Bône, Ajaccio, Antibes, des effectifs assez considérables.

Tous ces transports se concentreraient à Marseille que l'on peut appeler aussi bien la « clé de l'Afrique » que la « porte de l'Orient ».

Donc, dans un avenir immédiat, en cas de guerre, la voie du Sahara doit, à notre avis, prendre la prépondérance.

**b) Avenir plus lointain. — Stade du choc
en retour (1).**

Nous venons d'analyser les possibilités d'avenir immédiat de notre belle colonie. Ne conviendrait-il pas maintenant, pour être complets et justes, que nous examinions ce qu'elle peut devenir dans un lointain futur et quelles peuvent être à tous points de vue ses réactions vis-à-vis de notre influence? Comme les enfants, les peuples grandissent et se transforment, mais chacun dans un sens différent. Comment va se comporter à notre égard l'Afrique Occidentale française en devenant adulte? S'il y a contre notre civilisation un mouvement de ressac, par où se fera-t-il? Par l'Atlantique ou par le Sahara? D'ailleurs ce mouvement se produira-t-il seulement?

Pour essayer de le deviner, nous allons d'abord écouter les arguments pessimistes, puis nous analyserons les sérieuses raisons d'espérer que nous présenteront les optimistes et nous tâcherons de dégager de cet ensemble une conclusion personnelle.

(1) Expression et idées suggérées par la lecture de *Grandeur et servitude coloniales*, d'Albert SARRAUT, Ministre des colonies, notamment au chapitre « Les vagues de ressac » p. 172.

CHAPITRE XIX.

SECTION I.

LES REPROCHES ET LES MENACES AU POINT DE VUE PRATIQUE.

Comme le dit A. Sarraut dans *Servitude et grandeur coloniales* : « En tout domaine où son action fut guidée par une intention bienfaitrice, le colonisateur a organisé contre lui la menace et le risque dangereux » (1). Ainsi, l'on a fait, contre notre colonisation, aux points de vue pratique et théorique, des reproches et des menaces qu'il ne faut pas méconnaître.

C'est avec une attention toute particulière que nous devons les étudier de façon à ce que nous puissions, s'ils sont vraiment justes, apporter une amélioration à notre manière de coloniser. Nous devons en profiter sans nous en formaliser en songeant au proverbe : « Aimez qu'on vous critique et non pas qu'on vous loue ». Analysons donc, dans tous les domaines, avec cet état d'esprit, les avertissements peu alarmants de nos adversaires, et les judicieux conseils de nos amis.

a) *Travaux*. — Dans son livre *Terre d'ébène*, Albert Londres n'est pas tendre pour notre administration. Il nous reproche de provoquer l'exode, soit dans les forêts de la Côte d'Ivoire, soit en Gold Coast, soit en Nigéria, de nos populations noires qui fuient le recrutement pour l'armée, ou pour les voies de communication, ou pour l'exploitation forestière.

D'autres ont fait remarquer à ce sujet que nous avons quelquefois imposé aux indigènes un travail incompatible avec leurs facultés, leur entraînement, leurs possibilités physiques et que, avec notre besoin d'activité et notre âpreté au gain, nous avons bousculé leurs mœurs millénaires, exemptes d'agitation et de besoin (2).

(1) A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 196.

(2) D'après RONDET-SAINT : *Voyage en A. O. F.*, p. 219.

D'après eux, en Afrique, le juste prix ne serait pas toujours le prix juste.

« S'il est un fait prouvé par l'expérience, dit Stuart Mill, c'est que, lorsqu'un pays en gouverne un autre, les individus du peuple gouvernant qui vont dans le pays étranger pour faire fortune sont, entre tous, ceux qu'il faut contenir le plus fortement. Ils sont toujours une des principales difficultés du Gouvernement. Armés du prestige et pleins de l'arrogance de la nation conquérante, ils ont tous les sentiments inspirés par le pouvoir absolu, moins le sens de la responsabilité. Ils regardent le peuple du pays comme de la boue sous leurs pieds : il leur semble monstrueux que les droits des indigènes barrent le chemin à leurs moindres prétentions; le plus léger acte de protection envers les habitants contre tout abus de pouvoir de leur part qu'ils peuvent regarder comme utile à leurs intérêts commerciaux, ils l'appellent et l'estiment réellement une injustice. »

F. Coty, dans *Sauvons nos colonies*, signale que nous avons laissé se créer autour des ports et des chantiers un prolétariat noir qui, au contact des blancs, finit par éprouver les mêmes besoins sans être traité de même, tant au point de vue du salaire que de la considération, et qui, ne pouvant même se plaindre à sa tribu qu'il a quittée, renferme sa colère au tréfond de lui-même (1).

D'après Jacques Weulersse (*Noirs et Blancs*, p. 28), « par un singulier retour des choses, c'est bien une sorte de servage économique que nous rétablissons, le servage que nous étions venus pour abolir ».

b) *Instruction, éducation.* — Ayant choisi les bons sujets, au lieu d'en faire d'habiles ouvriers menuisiers, serruriers, des auxiliaires subalternes pour les divers cadres administratifs et des techniciens éprouvés pour les métiers de production, etc., selon la méthode anglaise, nous en faisons des mandarins, oubliant, dit Vignon, que « l'hostilité de l'indigène se mesure à son degré d'éducation française » (2), des éléments qui, dit Rondet-Saint, « sont moralement déformés par un con-

(1) F. COTY : *Sauvons nos colonies*, p. 56.

(2) D'après ABOU DIGUEN : *Notre empire africain noir*, p. 102.

tact mal digéré avec la société blanche » et qui finissent par nous rendre le « mépris indulgent » que, d'après M. Massignon, nous leur faisons quelquefois trop sentir (1).

Or, il ne faut pas brusquer les choses. La nature ne fait pas de sauts. *Natura non facit saltus*. Au lieu de trier les sujets d'élite à laisser accéder à la haute culture, nous avons fabriqué en masse des bacheliers, et, en assez grand nombre, des licenciés « à qui nous avons ensuite refusé, dit Marc Laplaine, pour le barreau et l'administration, la parité avec les blancs de même niveau intellectuel et de garanties pas plus sûres ».

Prenons garde que, voulant former des intelligences semblables aux nôtres, nous n'ayons pas su faire en même temps des cœurs voisins des nôtres.

Alors, comme le fait remarquer François Coty dans *Sauvons nos colonies*, le licencié noir, dépité de ce que son effort ne lui donne aucun avantage, tandis qu'il s'attendait à voir toutes les carrières ouvertes devant lui, croit à une injustice et devient un révolté (2).

Cet état d'esprit est encore, dit toujours Coty, beaucoup plus inquiétant si l'intellectuel en question a fait la Grande Guerre et s'il croit que les Alliés blancs n'ont pu vaincre les blancs des Empires centraux que grâce à l'appoint des troupes noires.

« Dès lors, pourquoi, puisque enfin un noir vaut un blanc sur les champs de bataille comme sur les bancs du lycée, les noirs ne secoueraient-ils pas le joug de la race conquérante? » (3).

L'intellectuel noir est désormais tout près à se laisser subventionner par tout émissaire bolchevik arrivant à propos.

« Comme partout, dit A. Sarraut, l'école a fait des savants, mais elle a exacerbé la déception des ratés qui prennent la tête des séditions » (4).

D'ailleurs, si l'émissaire n'est pas bolchevik, il est du moins Européen, communiste français, ou représentant

(1) D'après FOLLINET : *Le droit de colonisation*, p. 332.

(2) D'après F. COTY : *Sauvons nos colonies*, pp. 130 et 131.

(3) F. COTY : *Sauvons nos colonies*, p. 132.

(4) A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 195.

des doctrines américaines pan-nègres, ou pangermaniste intéressé, ou métis aigri par l'ambiguïté de sa situation entre l'indigène qu'il méprise et l'Européen qui ne l'aime pas. Il précise des idées d'indépendance et il suggère des programmes de réforme.

Et puis, sommes-nous sûrs de ne pas avoir produit chez nos indigènes un véritable détraquement cérébral, à avoir voulu leur faire parcourir en quelques années ce cycle immense qui nous a demandé de longs siècles? Sommes-nous sûrs d'avoir servi nos intérêts en apprenant notre langue aux noirs qui n'ont pas encore la maturité nécessaire pour lire sans danger les journaux, aux polémiques souvent violentes, et nos romans souvent dévergondés, qui ont sur nous, qui ne connaissons qu'une langue, la supériorité certaine d'en connaître deux?

Enfin, il faut bien reconnaître que les idées de liberté, de nationalité, d'égalité des races et la propagande communiste ont exercé une action considérable sur une élite et même ont gagné petit à petit les masses (1).

c) *Régime politique*. — Jean-Baptiste Forgeron signale que nos électeurs sénégalais se sont transformés insensiblement en fruits secs orgueilleux, grisés par les promesses de leurs députés, rêvant de former un parti qui prendra la direction des affaires au Sénégal, et, au besoin, débarrassera le pays des Français.

Albert Londres s'élève contre le droit de vote accordé aux nègres : « Je vous parie, dit-il, quatre pointes d'éléphants contre un pintadeau, que bientôt le Soudan, la Côte d'Ivoire et le reste enverront chacun un député devant la Seine. Ce jour-là, les Français de la côte pourront filer à la nage, et nous pourrons, nous, nous enterrer dans une termitière » (2).

Jacques Weulersse fait remarquer (3) : « Les Noirs ont tous des qualités, tous sauf le noir citoyen, qui n'a que des défauts. » Et il raconte comment un boy, à quel-

(1) Plan d'étude : Cours d'hiver (*Revue d'études militaires*, mars 1929).

(2) A. LONDRES : *Terre d'ébène*, p. 152.

(3) *Noirs et blancs*, p. 6.

qu'un qui lui disait : « Je m'en f... », a répondu : « Toi insulter moi. Toi appeler moi fou. Moi pas fou, moi citoyen français. Moi déposer plainte. » Il ajoute finalement : « Pour avoir voulu par force établir une impossible égalité, on n'a réussi qu'à faire naître jalousie, haine et mépris réciproque. Pour éviter le mal, on l'a créé. »

Il explique (1) comment « les Anglais avaient sauvé pour eux la civilisation des Noirs, avec leurs costumes et leurs coutumes, comment ils avaient opéré pour faire d'eux non pas des ouvriers qualifiés, mais seulement des forgerons, des tisserands, des charpentiers plus habiles que ne l'étaient leurs pères, comment, sur l'échelle du progrès, ils devaient aider les Noirs à gravir les premiers échelons, et aussi veiller à ce qu'ils ne les gravissent pas trop vite ».

Abou Diguén, à son tour, se plaint de nos méthodes. Tandis que nos rivaux coloniaux les Anglais ont habilement utilisé les éléments d'organisation existants, et déterminé une lente évolution, nous avons, nous, Français, fait une véritable révolution en « substituant partout le droit civil au droit naturel, l'équité à l'usage et à la coutume, la dignité d'homme à la qualité d'homme » (2).

Nous avons ainsi disloqué l'état social africain.

Nous avons libéré, pour en faire des électeurs, des captifs qui ne nous ont pas compris ou se sont retournés contre nous, alors que l'existence des captifs et des maîtres est à la base des principes coraniques et que les captifs, délivrés par nous, sont revenus, d'eux-mêmes, reprendre leurs chaînes.

d) *Justice*. — Nous avons apporté notre justice, excessivement lente et tatillonne, à la place de leur justice immédiate et brutale, qui fixe instantanément dans l'esprit la cause et l'effet, et qui a pour principe de considérer le pardon ou l'oubli d'une offense comme une faiblesse, alors que nous devrions garder, dit Abou Di-

(1) *Noirs et blancs*, pp. 79 et 80.

(2) Abou DIGUEN : *Notre empire africain noir*, p. 83.

guen, « le pouvoir de récompenser magnifiquement et de punir lourdement ».

M. Jonnart, qui rendit tant de services à l'Algérie, nous montre, dans un raccourci, les dangers qu'il peut y avoir à imposer la législation française aux populations indigènes : « On s'imagine — dit-il — qu'il suffisait d'étendre la loi française aux Musulmans pour en faire des Français. On promulgue la loi de 1873 sur la propriété indigène, et c'est l'Arabe, broyé dans l'engrenage de nos Codes; on supprime la mahakma, c'est-à-dire la justice des cadis, simple et expéditive, on exalte la sérénité et la probité de nos juges, et c'est l'Arabe livré à la tourbe des agents d'affaires et ruiné par les lenteurs, le formalisme et les frais de notre procédure; on applique notre loi municipale de 1884 aux communes de plein exercice, et c'est, du coup, un million d'indigènes qui souffrent d'être peu ou prou surveillés et administrés. »

« Un crime, dit Jacques Weulersse, a été commis en brousse. Les coupables sont découverts, arrêtés, ils avouent. Ils n'attendent plus que leur châtiment. Mais non, l'affaire traîne... « Tout le monde l'a oubliée... ». Et voilà qu'un beau jour, la sentence de mort arrive. Après avoir fait naître une dangereuse impression de faiblesse, nous nous donnons gratuitement l'air d'assassins » (1).

c) *Système militaire*. — Les critiques adressées à l'égard de notre système militaire sont également violentes.

Jean-Baptiste Forgeron signale que, pendant la guerre, les enrôlements ont été faits par force de ces gens, encore mécontents d'avoir perdu leur liberté, et qui étaient obligés de quitter leur famille, pour aller défendre un pays qu'ils ne connaissaient pas. Heureusement les protestations ont été étouffées par les allocations aux femmes et les primes aux soldats dont l'esprit belliqueux reprenait le dessus.

Mais, ils ont contracté en France de mauvaises habitudes de dépenses, de libations et de débauche avec des

(1) Jacques WEULERSSE : *Noirs et blancs*, p. 39.

filles blanches, ce qui n'a pas peu contribué à nous faire perdre le prestige que nous avions sur eux.

Rondet-Saint, dans son *Voyage en A. O. F.* (1), exprime le même avis. « Croyez-vous que les Belges, maîtres de leur Congo, ont des régiments noirs chez eux? ou que les Anglais entretiennent, dans les brumes de leur île, des régiments hindous? ou bien encore que les Hollandais se paient la fantaisie d'entretenir en Europe des tirailleurs javanais?

» L'envoi des coloniaux dans la métropole pour y accomplir leur service provoque de lourdes dépenses pour un rendement médiocre, risques sanitaires par l'inacclimatation, et surtout, peut-être, restitution à la colonie, une fois le service, d'éléments moralement déformés par un contact mal digéré avec la société blanche et dont une grosse proportion, partis sains, rentrent des indésirables. »

Quant à Albert Londres, il dit carrément : « Lorsque les tirailleurs partent, ils sont doux et naïfs; ils sont des voyous à leur retour » (2).

Enfin, le général Paul Azan nous signale, dans une conférence reportée par le plan d'études (3) que « le séjour des régiments nord-africains en France favorise le contact des indigènes avec la masse française et qu'il a, sur leur mentalité, des résultats déplorables.

» On veut considérer les indigènes comme une partie intégrante de l'armée métropolitaine et leur faire remplacer les effectifs que les citoyens français ne veulent plus fournir. Leur rôle serait, certes, précieux en cas de guerre, tant en raison de leur quantité que de leur qualité; mais, en temps de paix, ces troupes ne sont pas faites pour occuper les casernes de la métropole, où s'ennuient et se déprécient les soldats d'aujourd'hui et les travailleurs de demain ».

f) *Religion*. — Nous avons institué la suprématie d'interprètes (serviles étrangers, anciens boys, juifs abhorrés) sur les chefs religieux et héréditaires, et nous nous

(1) *Voyage en A. O. F.*, pp. 215 et 216.

(2) A. LONDRES : *Terre d'ébène*, p. 152.

(3) Cours d'hiver (*Revue d'études militaires*, mars 1929).

attirons la haine des marabouts, dont nous réduisons les revenus en accaparant la justice.

Or, la religion est un levier extrêmement puissant, surtout chez ces races qui sont quelquefois, il est vrai, d'un prosélytisme assez peu ardent, mais le plus souvent vraiment fanatisées. Roger Labonne nous signale (1) que « les portraits des grands agitateurs de l'Islam sont colportés et vendus d'un bout à l'autre de la vallée du Nil et vont orner les cabanes des fellahs. C'est l'indice d'un état d'esprit qui risque de gagner nos possessions les plus exposées aux influences égyptiennes, la Tunisie au nord, et nos avancées du Tchad au sud, le jour où la terre des Pharaons, par la conquête de son indépendance, deviendra un foyer d'irrégentisme musulman. Rien ne permet de prévoir l'amplitude des mouvements qui se préparent, mais, de la claire vision des risques à craindre et de l'étude attentive des événements, on peut dire que l'on doit se garder également d'un optimisme irréfléchi et d'un pessimisme injustifié. La situation, sérieuse sans être grave, rend avant tout essentiel le maintien du prestige des armes, le premier qui compte aux yeux du croyant en lui ajoutant celui de la justice ferme, de la paix, de l'ordre et des bienfaits matériels ».

Et, même en dehors de l'islamisme, au point de vue religieux, il y a un certain mécontentement, qui a déterminé la création de l'« éthiopianisme » par lequel les noirs christianisés tendent à avoir leurs prêtres à eux, sans le contrôle et la direction des pasteurs d'une autre race (2).

Pour résumer toutes ces critiques, citons ces quelques lignes de Jacques Weulersse (3) : « Ce que l'administrateur a commencé, ce que le commerçant a continué, le missionnaire l'achève : le premier brise la vie sociale des indigènes, le second désorganise leur vie économique, le troisième ruine leur vie morale. Pour les aider

(1) *Revue de Paris* du 1^{er} avril 1923 : « L'Islam et les troupes noires ».

(2) D'après O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 310.

(3) *Noirs et blancs*, p. 91.

· L'A. O. F.

vraiment, les comprendre réellement, il faudrait devenir comme eux, descendre à leur niveau, se déciviliser. »

Charles Péguy estime, en définitive, que la France serait en état de péché mortel si elle refusait de prêter l'oreille à tous ces avertissements que nous venons d'exposer.

SECTION II.

LES REPROCHES ET LES MENACES AU POINT DE VUE THÉORIQUE.

Très nombreux également sont les arguments théoriques que l'on énonce contre notre colonisation.

REPROCHES.

1° M. Despagne, dans son *Essai sur les protectorats*, estime *non valables les traités* que nous avons signés, parce que l'autre parti était non un Etat mais une peuplade, et encore une peuplade qui ne possédait pas vraiment ce qu'elle avait l'intention de céder et dont le chef ne savait pas ce qu'il faisait.

« Les cessions contractuelles passées par les chefs indigènes sont-elles impolluées d'erreur ou de dol? Il y a place au moins pour l'hésitation. On se demandera si les barbares ou semi-barbares qui ont émargé par une croix au bas d'un acte officiel comprenaient bien la portée de cet acte, rédigé en formules de chancellerie dont les âpres abstractions devaient leur paraître passablement sibyllines. Ils ont pu voir les avantages immédiats et visibles : les fusils, les brasses de cotonnade, les anneaux de cuivre, les barils d'alcool de traite, la protection de ces puissants qui disposent de la foudre, les tributs à payer ou à percevoir, ainsi de suite; ont-ils su qu'il s'agissait d'une tutelle politique, d'un protectorat, d'une annexion? Si, vraiment, on a spéculé sur l'ignorance — et l'histoire montre qu'on ne s'en est pas privé — de quel droit prétendrait-on exiger l'exécution d'un traité douloureux? Pareil contrat ne saurait obliger ceux qui y ont souscrit, et il n'est pas permis d'en imposer par la force l'observation » (1).

(1) J. FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 245.

2° D'autre part, objecte-t-on, *même si ces traités ont été valables, on ne peut pas dire qu'ils aient été signés toujours de gaieté de cœur.*

A propos de l'insuccès de certaines entreprises sahariennes françaises, Lenz fait la remarque suivante : « Maint vaillant explorateur, enthousiasmé pour sa tentative, y perdit la vie ou dut y renoncer, le cœur gros ; mais sa qualité même de Français lui avait été certainement plus nuisible qu'utile. Les indigènes de ce pays savent parfaitement qu'ils ont surtout à craindre de la part des Français des empiétements sur leur indépendance. »

« On craint le conquérant bien plus qu'on ne hait le chrétien », écrit de Foucauld.

On prétend donc que les progrès de notre pénétration, s'ils offraient, d'une part, aux voyageurs des bases de départ plus rapprochées et plus sûres, augmentaient, d'autre part, la méfiance ou la haine des indigènes envers nos compatriotes.

3° Certains auteurs, comme le R. P. Aupiais ou M. Hardy, directeur de l'Ecole coloniale de Paris, affirment que *c'est un intolérable abus que d'invoquer la supériorité de races pour légitimer toute colonisation* : « On vit, dit Hardy, sur des lieux communs, sur des observations imparfaites, ou, pis encore, sur des préjugés. On entend dire du Noir qu'il est un grand enfant, alors que toute son existence morale repose sur une accumulation d'expériences, fort éloignées des nôtres assurément, mais si complexes que nous nous y perdons » (1).

Les races de couleur, par contre, se mettent à vouloir démontrer que la supériorité est de leur côté.

4° D'autre part, demande Taparelli d'Azeglio, « *à quelle école se décernent les brevets de civilisation ?* » (2). Et d'ailleurs, est-il permis aux nations civilisées de faire la guerre aux nations barbares, sauvages ou demi-civilisées sous le prétexte de leur apporter les bienfaits de la civilisation ? Autant dire que, « parmi les individus,

(1) J. FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 174.

(2) J. FOLLIET : *Le droit de colonisation*, pp. 310 et 311.

les plus capables pourront communiquer de force aux ignorants les sciences et les arts qu'ils ignorent » (1).

Dans *Faits et commentaires*, Herbert Spencer proclame que nous sommes ridicules de passer toute l'existence à nous fatiguer, chaque jour, pour gagner de quoi nous fatiguer encore demain, et de vouloir imposer ce genre de vie aux peuplades indigènes que nous soumettons et que nous croyons « embarquées grâce à nous sur un magnifique fleuve de vie » (1).

5° Ensuite, *sommes-nous sûrs de déterminer la formule du bonheur?* « Partie à la conquête de l'utile, la vieille Europe a peut-être fait fausse route? Les hommes y sont-ils meilleurs ou plus heureux qu'ailleurs? Pourquoi donc nourrir la prétention d'imposer notre vie et nos goûts à des peuples que leurs mœurs et leurs croyances millénaires séparent de nous? Si leurs esprits consentent un jour à s'ouvrir aux réformes, ce sera seulement après une longue initiation dont la politique indigène aura ménagé les transitions » (2). Et Louis Vignon d'ajouter : « Blancs et noirs ne veulent connaître, ne sont aptes à connaître que la vie qu'ils ont construite; ils ne veulent suivre et ne sont aptes à suivre qu'un certain chemin, le leur, et il leur plaît à suivre ». (Louis Vignon : *Un programme de politique coloniale. Les questions indigènes.*)

6° Tout cela n'est que jésuitisme, dit encore Kant. *Les prétendues « missions civilisatrices » sont à base d'hypocrisie.* Les préoccupations utilitaires des peuples colonisateurs l'ont toujours emporté sur les préoccupations humanitaires et le premier geste d'union coloniale pour la pénétration en Afrique fut au contraire le signal d'une véritable « curée ».

Dans la *Dépêche coloniale*, M. Maurice Rondet-Saint écrit (3) : « La colonisation est une affaire, et rien qu'une affaire. Qui plus est, une affaire comportant invariablement, à sa base, des sacrifices de temps, d'argent, d'existences, choses qui trouvent leur raison d'être dans

(1) J. FOLLIET : *Le droit de colonisation*, pp. 310 et 311.

(2) LÉON BARÉTY : Conférence dans le recueil Henri Brenier (*La politique coloniale de la France*, p. 71).

(3) *Dépêche coloniale* du 29 novembre 1929.

la rémunération... La colonisation est une affaire commerciale. Elle est uniquement cela. »

Et Toutée, dans *Dahomé, Niger, Touareg* (1), s'élève contre le « formulaire de la procédure d'expropriation employée contre les Etats nègres qui ont commis l'imprudence de donner l'hospitalité à un voyageur blanc, le préambule de ces traités invoquant ou Dieu, ou la Sainte-Trinité, ou la Reine, ou l'amélioration de condition d'un peuple bien-aimé ».

MENACES.

Nous n'avons pas eu que des reproches à l'adresse de notre civilisation. Nous avons eu aussi des menaces.

Camille Guy signale (2) que « certains incidents qui se sont produits au Dahomey doivent éveiller notre attention ».

F. Coty prétend (3) que des noirs, auteurs de trouble, interrogés, se sont déclarés assurés d'être secourus par une grande puissance blanche « amie des Noirs », la Russie. Celle-ci voudrait, en privant les nations d'Occident de leurs colonies, provoquer chez elles une crise de misère et de chômage qui, d'après Barbusse, est une bonne condition pour une révolution.

Beaucoup d'entre eux, paraît-il, auraient fait sentir que l'obligation du travail, partout où elle est apportée par les Blancs, leur semble une contrainte abominable, produisant un mécontentement profond.

Le communisme révolutionnaire triompherait s'il arrivait à déclencher « la révolte des Noirs d'Afrique qui sauraient tirer des capitalistes et coloniaux blancs une vengeance inoubliable ».

Or, il pourrait triompher, grâce aux mécontents semblables à ce Kodjo Kénoum qui, à la fois humilié et licencié, a été la proie des émissaires bolcheviks et, sous le nom de « prince Touvalon », s'est transformé en meneur. Il devait provoquer des troubles dans l'hinterland

(1) *Dahomé, Niger, Touareg*, pp. VI et VII.

(2) Camille Guy : *L'Afrique occidentale française*, p. 197.

(3) F. COTY : *Sauvons nos colonies*, p. 25.

du Bénin, et constituer un parti séparatiste au Dahomey sous l'impulsion de Marius Gravey, président de la « République libre d'Afrique », qui a dit : « Nous dirons à l'Angleterre, à la France, à la Belgique et au Portugal : « Sortez d'Afrique ! » Et ce sera là notre seule négociation avec ces puissances » (1).

Par ailleurs, l'Institut nègre de Paris chercherait à transformer les fils de la brousse africaine « dans le sens du génie de leur race » (2).

Ils n'estiment pas, comme l'Europe, que son rôle de tutrice n'est pas terminé; ils ne veulent plus être traités comme des inférieurs ou comme des attardés, ni être méprisés.

D'après G. Hardy, « le Congrès pan-noir, qui s'est tenu à Bruxelles en 1921, aurait bien mis en lumière ces aspirations : le désir d'être admis dans la famille humaine sans réserves ni complaisances, sans colères, ni sourires, emplira demain le cœur de l'Afrique tout entière » (3).

Ils vont même jusqu'à contester les bienfaits et la loyauté de la tutelle européenne; ils prétendent que « l'inégalité des races, s'il est vrai qu'elle existe encore, ne serait en somme qu'un produit de la négligence et du machiavélisme de l'Europe » (4).

Ils demandent des « statuts » et des Constitutions, ils veulent l'extension des œuvres d'intérêt social et d'enseignement. Ils s'efforcent de créer des compagnies indigènes de commerce et d'industrie, et de reprendre progressivement le sol cultivable. Certains indigènes, parvenus aux professions dites libérales, s'érigent en « élite intellectuelle » et veulent diriger leurs congénères dans la voie de l'émancipation. « Le sens profond du mouvement, c'est la revanche ethnique, transformée en nationalisme par les événements. »

Ces nouveaux bergers semblent s'être réunis sous la dénomination de « Jeunes-Sénégalais ». De même, il y a des Jeunes-Dahoméens et des Jeunes-Tunisiens, etc. (5).

(1) F. COTY : *Sauvons nos colonies*, p. 202.

(2) F. COTY : *Sauvons nos colonies*, p. 171.

(3) G. HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, p. 173.

(4) G. HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, p. 173.

(5) G. HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, p. 186.

Dans un sens plus large, en 1917, le député des quatre « communes de plein exercice » du Sénégal, natif de Gorée, ayant été chargé par le Ministère Clemenceau d'une mission en Afrique Occidentale et Orientale à propos d'un recrutement intensif de tirailleurs, révéla une communauté de races et d'intérêts avec les Sénégalais à toutes les populations indigènes. Celles-ci demandèrent alors un remaniement en leur faveur de la loi électorale, qui les mettrait au même niveau que les électeurs sénégalais.

Il y a donc de notre part des aspirations à satisfaire. Cependant, jusqu'à quel point?

Certes, Léon Jouhaux, dans *Les Travailleurs devant la Paix* (édition de la Bataille), affirme que « c'est dans les colonies que l'humanité trouvera les réserves de matières premières dont elle aura plus que jamais besoin pour assurer son existence ». Mais, les socialistes reprennent le mot d'ordre « que les impérialistes abandonnent les colonies », et ont pour programme d'aider tout mouvement libérateur.

Et, comme quand il a plaidé à Tunis, M^e Berthon nous dirait encore : « Nous n'avons qu'un seul droit dans ce pays, c'est celui de nous en aller » (1).

D'après quoi, les pessimistes voudraient que nous obtempérions, et que nous nous retirions secrètement dans les confins de la métropole.

SECTION III.

Or, actuellement, en supposant que l'on veuille bien faire en s'en allant, le remède serait pire que le mal.

Les races d'A. O. F. sur lesquelles nous étendons notre paix sont-ce celles chez lesquelles non seulement la civilisation ne peut éclore spontanément, mais même ne peut se maintenir, de l'avis général, après la rupture de tout lien politique avec le peuple colonisateur, après la cessation de la tutelle européenne? La colonie et la métropole souffriraient de cette séparation violente com-

(1) FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 234.

parable à l'opération qui trancherait le lien vivant de deux frères siamois. *La métropole verrait ses intérêts lésés, mais la colonie verrait peut-être son existence même compromise.*

Ou bien, ses indigènes retomberaient sous une nouvelle domination étrangère certainement moins débonnaire que la nôtre (1), et leur crédulité native les trouverait sans défense contre les entreprises des stipendiés de Moscou. *Ou bien, ils reviendraient à leurs erreurs antérieures* : mal vivre sans confort, sans même quelquefois le nécessaire par suite d'imprévoyance. Être voué de ce fait à la famine, et manquer même de semences pour l'année suivante. Laisser les richesses naturelles de leur sol inexploitées, et produire tout au plus ce qui est indispensable à leur consommation, se ruiner par des razzias perpétuelles, s'exterminer par des guerres ininterrompues entre tribus voisines ou des sacrifices humains ridicules, comme par exemple au Dahomey où la fête des « coutumes sanglantes » coûtait chaque année la vie à mille personnes. Pratiquer le cannibalisme comme les Ballalis du Linzolo, qui mangeaient les malades et les prisonniers, et trouvaient que la chair blanche était bien fade, parce que le Blanc ne mange pas assez de piment, comme les Baïanzés, où un chef mange ses enfants le lendemain de leur naissance, et où un autre mange chaque jour un enfant de douze ans.

Notre évacuation ramènerait l'anarchie, une lamentable misère, et des torrents de sang.

Tous les progrès que l'on a faits au bénéfice des noirs contre les fléaux locaux seraient annihilés, et l'on reviendrait aux jours les plus meurtriers de la marâtre nature, telle que la décrit si magistralement A. Sarraut dans *Servitude et grandeur coloniales*.

« Le soleil éblouissant qui l'illumine est un archer foudroyant qui tue de ses flèches d'or. De la forêt immense et ténébreuse, de la brousse émaillée de fleurs, des beaux lacs où les lotus s'épanouissent, des montagnes au front desquelles les nuages attachent le chatoiement de leurs

(1) V. LEROY-BEAULIEU : *Les colonies chez les peuples modernes*, pages 843 et suivantes.

écharpes, surgit une foule d'ennemis invisibles ou visibles, brutaux ou sournois, violents ou subtils, qui assaillent, harcèlent, accablent, abattent l'être humain. Peste, choléra, typhus, dysenterie, variole, paludisme, maladie du sommeil, fièvre jaune, béribéri, lèpre, trachome, fièvres récurrentes, l'armée innombrable du mal guette l'homme à chaque pas, à chaque heure, à chaque détour de son chemin parmi des spectacles dont la grandeur comporte cette affreuse servitude » (1).

Et effectivement, l'indigène « sait que, si on lui appliquait le principe hier invoqué par nos communistes en faveur des Riffains de « la liberté qu'ont les peuples de » disposer d'eux-mêmes », dès demain, ce serait le retour à cette sanglante barbarie dont il sort à peine » (2).

« Qu'on veuille considérer, dit le R. P. Muller, qu'en dépit des fautes et des crimes qui en marquent l'origine, les entreprises coloniales ont, en définitive, apporté au peuple assujetti plus de bienfaits qu'elles ne leur ont infligé de dommages. Les conquêtes coloniales ne sont certes pas exemptes d'injustices ou d'effusions de sang; mais la domination étrangère a mis un terme aux horreurs du cannibalisme, de l'esclavage, des luttes fratricides, des sacrifices humains; elle a brisé le pouvoir des potentats indigènes qui disposaient à leur gré des biens, de la liberté et de la vie de leurs sujets; elle a substitué une certaine aisance à la misère endémique à laquelle les peuplades sauvages étaient condamnées. Ce sont là des bienfaits imposés, peut-être au prix de dures souffrances pour une génération, mais toute une longue prospérité en renouvellera indéfiniment le bienfait » (3).

(1) A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 127.

(2) RONDET-SAINT : *Voyage en A. O. F.*, p. 138.

(3) FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 239.

SECTION IV.

Si, disent les pessimistes, nous nous maintenons dans les colonies où nous sommes entrés par la force, nous en serons chassés par la force.

LA COLONISATION BASÉE SUR LA FORCE.

Pour ces auteurs, la colonisation n'a pas été un acte de civilisation. Elle a été un acte de force intéressée, un épisode du combat pour la vie qui s'est étendu des groupes d'hommes aux nations. Certes, à mesure que l'expansion met aux prises des groupes d'individus plus intelligents et plus moraux, ceux-ci éprouvent davantage le besoin de convaincre le monde de la bonté de leur cause. « L'histoire n'est peut-être, comme on l'a dit, qu'un effort indéfiniment stérile pour substituer, par la force, le droit à la force. »

Déjà, en 1741, le maître des requêtes Mandat énonçait cet aphorisme : « En fait de politique, il n'y a ni reconnaissances ni traités qui tiennent; c'est la force ou l'intérêt qui fait les traités; c'est la force ou l'intérêt qui les rompt. »

D'autre part, la force n'est-elle pas le fondement du droit lui-même? « Le droit, c'est de la force qui dure » (Gustave Le Bon). « Le droit, c'est la stabilisation de la force; c'est la force qui juge le droit » (E. Faguet). Tout le monde reconnaît la part de la force, souvent léonine.

En réalité, pour ces mêmes auteurs, la force a été le seul moyen dont les nations pouvaient disposer pour s'étendre; leur expansion n'a pu s'accomplir qu'au prix de la violence, obligation fatale, nécessité inéluctable.

L'ordre n'a pu se maintenir aux colonies que par l'usage ininterrompu de la force, de la discipline et du genre de justice que comporte le « commandement », l'impérium.

Enfin, dans son étude sur *L'Empire britannique* (1), essentiellement fait de colonies aussi nombreuses que

(1) *L'Empire britannique*, dernière page.

disparates, A. Demangeon fait remarquer que, pour garder sa cohésion, l'Empire doit être fort. C'est la doctrine qui inspire toujours la politique britannique jusque dans ses projets de désarmement général.

D'ailleurs, les deux idées de domination et de force ne sont-elles pas corrélatives? Les moyens d'emploi de la force peuvent varier, mais ne peuvent jamais être abandonnés, parce que la domination doit toujours s'exercer sur des races qui diffèrent trop de celle du conquérant pour s'en rapprocher.

LA FORCE APPELLE LA FORCE.

Certains critiques font valoir que la plupart de ces empires coloniaux basés sur la force se sont vite écroulés. « Des gouvernements paresseux ont cru dompter les désirs populaires avec une bonne police; ils se sont assis sur la chaudière, et la chaudière a sauté quand même, les pulvérisant. Des empires agglomérés avec le ciment de la force sont tombés en ruines et chaque peuple sujet, chaque colonie a repris son indépendance. » Le jour où, le feu à la maison, le peuple conquérant n'aura pas loisir de songer aux dépendances, le peuple soumis en a profité pour secouer cette tutelle hypocrite. Et toujours, la colonisation basée sur la force cessera lorsque la race supérieure, abâtardie, sera supplantée par des races plus jeunes et devenues plus solides.

Il faut donc que le conquérant ne se fasse aucune illusion et se dise que les peuples colonisés considéreront toujours comme une délivrance le départ ou la disparition du pouvoir exotique.

D'AILLEURS, LE GIGANTISME EST MORBIDE...

D'ailleurs, même sans cela, même les plus justes parmi les grands empires se sont vite dissous, car le gigantisme est morbide et il n'est pas bon, a dit en vérité Aristote, qu'un Etat dépasse certaines limites.

En attendant, on est obligé de reconnaître que l'Europe va être enfermée dans une tenaille.

« C'est la sédition de ces immenses multitudes indigènes séculairement dominées et colonisées par elle, peu à peu éveillées, organisées, libérées par sa culture, son savoir, son industrie, et qu'agite à cette heure la fermentation, à la fois confuse et précise, d'un sentiment d'indépendance. De l'Atlantique au Pacifique, à travers océans et continents, les éclairs annonciateurs ont commencé de s'allumer depuis longtemps, comme des feux de signaux sur les montagnes. Races brunes, races jaunes, races noires, toutes ces humanités de couleur investies au cours des âges par l'expansion européenne sont parcourues de frémissements dont un observateur attentif pouvait déjà, bien avant la guerre, entendre vibrer les premières ondes. Le phénomène, depuis lors, n'a fait que s'amplifier » (1).

Et l'on pense à l'homme de couleur secoué enfin de sa torpeur, ayant pris conscience de ce qu'il pouvait être, voulant se dresser contre son dominateur avec les armes même qu'il lui a fournies, cherchant à s'emparer des secrets du maître étranger, pour « l'instrument de sa propre force, le levier de son indépendance et le moyen d'une richesse qu'il n'aurait à partager avec personne ».

(1) A. SARBAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 18.

CHAPITRE XX.

NON, IL N'Y AURA PAS DE RESSAC.

Mais les arguments pessimistes du chapitre précédent peuvent tous être réfutés. Et il n'y aura pas de ressac.

A) TOUT D'ABORD, PARCE QUE LES INDIGÈNES N'ONT PAS LIEU DE SE PLAINDRE AU POINT DE VUE PRATIQUE.

Certes, tout progrès entraîne avec lui des souffrances et la loi si cruelle en apparence de la sélection naturelle n'est, pour Herbert Spencer, que « le décret d'une bienveillance immense et prévoyante ».

S'il y a dans la colonisation des violences, des erreurs, des abus, car le mal est toujours prêt à sortir des meilleures intentions (1), d'autre part, « le gouvernement des peuples arriérés ou primitifs est un art difficile et compliqué (2), on doit leur trouver une excuse dans l'imperfection de la nature humaine devant les nécessités de la défense, devant les conditions particulières d'existence subies par les conquérants ou les explorateurs, devant les « troubles sollicitations » du climat. Une éloquente démonstration en est faite dans les *Libres Penseurs* de Louis Veuillot, dans la *Gloire du Sabre* de M. Vigne d'Octon, dans certaines paroles de Hobbes et de Pauwels (3). On en trouve encore l'explication dans certains conseils comme le verset de Zarathoustre : « Devenons durs, car les créateurs sont durs », approuvé surtout par l'Ecole de Bernhardi. Mais l'examen de cette thèse nous conduirait peut-être un peu en dehors du cadre que nous nous sommes tracé.

Nous nous contenterons de signaler qu'on s'emploie, d'ores et déjà, à éviter le cas si douloureux des bâtards,

(1) Jules HARMAND : *Domination et colonisation*, p. 170.

(2) Jules HARMAND : *Domination et colonisation*, p. 1.

(3) FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 238.

métis, provenant des unions temporaires entre colons et femmes indigènes, à éviter le travail forcé et le portage obligatoire.

Il nous suffira de faire appel à notre bon sens pour nous faire comprendre l'injustice de ces critiques et de montrer un peu de bonne volonté pour faire de très rassurantes constatations.

Il n'est pas exact que nous ayons imposé à l'indigène *un travail* au-dessus de ses forces. Bien au contraire, avec nos idées essentiellement humaines, nous avons évité de suivre le mauvais exemple que pouvaient nous donner des nations colonisatrices voisines, trop égoïstes et trop âpres au gain. Et si, dans le généreux élan qu'on voudrait nous reprocher, nous avons assimilé le travailleur ouest-africain au travailleur métropolitain, avec tous les ménagements dus au climat, je ne pense pas que ce soit là dire qu'on ait abusé de lui.

En ce qui concerne *l'instruction et l'éducation*, il y a certainement toujours de l'inégalité dans les résultats obtenus, et, par suite, certains petits mécontentements qui se produisent inévitablement toujours, même avec les meilleures méthodes. Tous les licenciés noirs ne peuvent avoir de place. Mais les licenciés blancs ne se trouvent-ils pas dans le même cas ?

Et pourquoi ces pauvres noirs, à recevoir si rapidement cette instruction et cette éducation, auraient-ils subi un détraquement cérébral, alors que leur race a été capable de grandes choses, qu'elle est maintenant encore simplement assoupie, et que les jeunes Japonais ont appris en un demi-siècle dix fois plus que nous n'en demandons dans le même temps aux indigènes de notre empire africain ?

Au point de vue du *régime politique*, si le changement a été un peu brusque, on s'est empressé de revenir à des demi-mesures que d'aucuns ont encore estimé exagérées et qui ne le seront plus au temps très proche où l'évolution progressive du niveau intellectuel de l'indigène sera parvenue à un terme suffisant.

D'autre part, on se plaint que notre *justice* est toujours trop lente vis-à-vis des indigènes. Mais, en évo-

luant, ils en prendront également l'habitude. Quand elle est trop expéditive, notre justice, et trop immédiate, on proclame qu'elle est brutale et déplacée. Il s'agirait tout de même de savoir ce que l'on veut.

En ce qui concerne *le système militaire*, je me souviens d'avoir coudoyé sur le front français des noirs, et de n'avoir pas constaté chez eux autre chose qu'un moral excellent. En eût-il été ainsi s'ils avaient été, comme certains voudraient l'insinuer, enrôlés de force? Si leur séjour en France en surprend quelques-uns, est-ce que la majorité d'entre eux ne reste pas identique à elle-même, douce et honnête jusqu'à la fin du service?

Certains esprits prétendent qu'ils sont, au régiment, devenus des voyous. Les voilà bien les résultats de ce pessimisme outrancier qui tend à voir le pire en toutes choses! Pour être juste, il faut simplement dire qu'ils ont, dans cette grande famille militaire, subi les mêmes effets que ceux qui sont ressentis au contact de leurs camarades, par un collégien ou un jeune soldat métropolitain. Ceux-ci éprouvent instinctivement le besoin de prendre aussitôt, selon les expressions triviales consacrées, un petit air « cascadeur », de se coiffer comme des « casseurs d'assiettes », d'enrichir leur vocabulaire de termes ridicules et souvent grossiers dont la nouveauté les a séduits. Travers bien puéril et bien inoffensif! en vérité, car ces grands enfants et ces jeunes hommes gardent toujours leur naturel foncièrement bon. J'en veux seulement pour preuves les confidences que m'ont faites les parents ou les autorités (maires, patrons, prêtres) susceptibles d'avoir les meilleurs renseignements sur leur santé morale.

De même, si les soldats noirs prennent, dans leurs corps de troupe, des attitudes parfois « dessalées », il ne faut point s'en inquiéter. La déformation constatée n'est que superficielle.

Je puis l'affirmer hautement, ayant passé plusieurs années d'après-guerre dans le voisinage immédiat d'un régiment d'artillerie coloniale, avec les officiers duquel j'échangeais bien souvent mes impressions au sujet de leurs troupiers : après nous avoir aidé, selon leurs

moyens, à gagner la guerre, les soldats noirs conservent toujours vis-à-vis de leurs chefs blancs le même respect, le même attachement, la même admiration.

Puis, en fait de *religion*, il arrive souvent, comme disait le général Mangin, sinon pour les indigènes restés au pays, du moins pour ceux qui se trouvent sous les drapeaux, qu'ils ont avant tout celle de bien servir et d'obéir correctement aux ordres de leurs officiers.

Bien d'autres voyageurs ont décrit à la même époque les régions ouest-africaines traversées par Albert Londres, dont on a qualifié l'ouvrage de « mauvaise action », ont exprimé le bonheur de vivre de nos prolifiques indigènes, la bonne mentalité des nouveaux citoyens et des nouveaux soldats, des musulmans vieux fanatiques ou récemment convertis. Nous n'avons pas grand'chose à craindre, et il nous est loisible d'utiliser l'Islam à notre profit, ou tout au moins d'annihiler son danger en faisant preuve vis-à-vis de lui d'un libéralisme absolu.

Et enfin, que l'on se reporte à tout ce que nous avons écrit antérieurement sur le beau rôle de colonisateurs que nous avons joué et le loyalisme de nos indigènes!

Sans doute, on peut constater la morgue, sinon l'indolence de certains assimilés qui ne retiennent de la civilisation que ses théories sur la grève, l'antimilitarisme et l'anarchie.

Mais combien, par contre, ont une excellente mentalité!

Rappelant les affirmations que nous avons faites dans l'étude de notre politique militaire, nous devons insister ici sur ce que les indigènes du Sénégal, les plus anciens parmi nos protégés, sont, sauf quelques exceptions à relever, parmi les politiciens des communes de plein exercice, parfaitement conscients de la solidarité qui les unit à la France. Transportés loin de chez eux, ils considèrent les Français comme leurs compatriotes et ils sont fiers de leur patrie... Quant aux Soudanais, lorsque, au cours de guerres coloniales, « ils sont amenés au loin, se sentant liés aux Français par autre chose que la discipline et l'esprit militaire. Ils regrettent leur pays, leurs champs, et ces regrets, qu'ils sentent semblables aux

nostalgies de leurs chefs européens, les font se serrer plus étroitement autour de ceux-ci, qui assurent la tranquillité de leur famille, laissée derrière eux.

» D'ailleurs, les noirs, plus que tous autres individus d'une autre race, sont portés à s'attacher à ceux qui s'intéressent à leur vie. Vis-à-vis de leurs chefs français en particulier, vifs, exubérants, volontiers familiers, ils montrent souvent une affection profonde » (1).

B) ENSUITE, PARCE QUE LES INDIGÈNES N'ONT PAS LIEU
DE SE PLAINDRE AU POINT DE VUE JURIDIQUE.

Que vient-on nous parler de contrats non valables parce que passés avec des roitelets ignorants et contrainsts ?

La colonisation en général n'est ni inutile, ainsi que le fait remarquer Stuart Mill (*Principes d'économie politique*, livre V, chapitre XI, paragraphe 14) (2), *ni immorale*, comme le démontre G. Hanotaux (*L'Empire colonial français*). *Elle est justifiée*, comme le prouvent Merignhac, A. Girault, Augagneur, A. Sarraut, Ihering, R. P. Borde, Crétinon, car les peuples d'économie primitive dits « sauvages » ne doivent pas détenir des matières premières inexploitées sans porter tort aux peuples d'économie organisée et à la collectivité humaine.

Oui, le bien-être de l'humanité commande aux nations civilisées de pratiquer vis-à-vis des peuples retardés qui pèchent par négligence et incurie *une sorte d'expropriation pour cause d'utilité publique* (3), si toutefois on peut appeler cela une expropriation puisque les objets occupés sont *res nullius* à la disposition du premier occupant. (Alors l'expropriation doit s'opérer dans la paix, à moins que les sauvages ne menacent la vie des colonisateurs.)

Et si l'on entre dans les détails, on voit davantage combien ces affirmations ont de force. *Car la variété des*

(1) MEYNIER : *L'Afrique noire*, pp. 323 et 324.

(2) Ou encore LÉON ARCHIMBAUD : *La plus grande France*, pp. 24 et 32.

(3) J. FOLLIET : *Le droit de colonisation*, pp. 265 à 268.

produits agricoles mondiaux s'échelonne sur un méridien. Or, l'Afrique, terre par excellence de rajeunissement et de fécondité, peut en permettre un rythme bi-annuel des échanges (1).

Alors, apporter en retour dans ces pays neufs leurs produits manufacturés *est un droit* pour les nations avancées qui doivent y trouver encore un débouché pour leur surpopulation, un établissement pour leurs chômeurs, un prolongement naturel pour leur marché intérieur.

Si, au milieu des nations européennes, la France avait été seule à s'abstenir de coloniser, elle aurait donc été vite supplantée par ses rivales. Elle a été, en conséquence, obligée à cette expansion par la lutte universelle. Pour cela elle n'a qu'à laisser faire tous ses hommes de courage et de bonne volonté pour qui « la joie de l'âme est dans l'action ».

Enfin, la colonisation s'est imposée pour supprimer les horreurs de la traite, les souffrances de la famine, des holocaustes humains, de la maladie faisant ses ravages.

« L'occupation de l'Afrique Occidentale par la France n'est pas la conséquence d'un dessein de conquête prémédité par des gouvernements avides d'oppression, atteints de mégalomanie territoriale, mais se présente comme la conclusion d'une suite de voyages, de découvertes et d'interventions militaires, animés, les premiers, d'une curiosité scientifique dont le désintéressement ne pouvait rester insensible au spectacle de tant de misères matérielles et morales, les secondes, de la volonté de mettre fin aux cruautés, aux exactions, aux ruines dont les potentats noirs, les El Hadj Omar, les Ahmadou Sheïkou, les Mahmoudou Lamine, les Samory, les Rabah chargeaient, au gré de leurs ambitions et de leurs cupidités, cette pauvre race noire envers qui l'Europe, suivant le jugement si humain de Faïdherbe, avait été elle-même si coupable... » (2).

Avions-nous à hésiter avec la certitude profonde du

(1) GUERNIER : *L'Afrique, champ d'expansion de l'Europe*, p. 275.

(2) Voir A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 80.

rôle prodigieux que nous allions jouer? Avions-nous à perdre notre temps en palabres avec des inconscients? Nous n'avions qu'à appliquer la merveilleuse doctrine que Faidherbe exposait en 1860 à des enfants dans un discours de distribution de prix : « Noirs Sénégalais, pénétrez-vous bien de cette idée que nous sommes appelés à devenir les maîtres, disons mieux, les bienfaiteurs de ce pays; ne résistez pas au mouvement. Vous seriez brisés. Acceptez le bien qu'on veut vous faire » (1).

Et nous sommes allés de l'avant, obéissant noblement à notre vocation de progrès et d'harmonie.

CHAPITRE XXI.

SECTION I.

CEPENDANT, NE PEUT-ON CRAINDRE AU MOINS UN RESSAC PACIFIQUE?

A) L'A. O. F. peut se détacher de nous comme le fruit mûr se détache du rameau auquel il pend.

Cependant, ne peut-on craindre au moins un ressac pacifique?

Turgot le premier a dit : « Les colonies sont semblables aux fruits qui ne tiennent à l'arbre que jusqu'à leur maturité » (2).

Ainsi le prévoyait Turenne quand il disait : « Il est plus difficile de conserver un pays conquis que de le conquérir » (3).

Ainsi le prévoit Jean Dorsenne dans : *Faudra-t-il évacuer l'Indo-Chine?* (4), ouvrage plus modéré que *l'Indochine*, S. O. S., d'Andrée Viollis.

Ainsi l'envisage M. Albert Sarraut dans la *Mise en valeur des colonies françaises* et lorsqu'il déclare un jour à de jeunes Annamites prêts à rentrer dans leurs foyers : « Je veux vous donner l'instrument de libération qui

(1) P. DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 128.

(2) D'après A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniale*, p. 277, et *Misc en valeur des colonies françaises*, p. 116.

(3) L. ARCHIMBAUD : *La plus grande France*, p. 9.

(4) *Faudra-t-il évacuer l'Indochine*, pp. 9, 36 et 37, 60.

vous amènera graduellement vers les sphères supérieures auxquelles vous aspirez. » Et il fait remarquer que l'édifice européen repose désormais sur des pilotis coloniaux.

En cela, M. Albert Sarraut est suivi par de nombreux auteurs. M. Girault, dans *Principes de colonisation et de législation coloniales*, déclare : « L'autonomie est une conception virile et hardie. De même que le but de l'éducation est de faire des hommes capables de se conduire eux-mêmes et destinés à sortir de la puissance paternelle à leur majorité, de même le but de la colonisation est de former des sociétés aptes à se gouverner elles-mêmes et à se constituer, une fois mûres, en Etats indépendants. »

D'autre part, le R. P. Collin demande qu'en matière de colonisation on se conforme aux règles de la tutelle.

« Le jour où les populations indigènes parviendraient à se suffire et seraient en mesure d'assurer par elles-mêmes l'exploitation de leurs sol et sous-sol, la période de la tutelle serait close; et les tuteurs devraient dès ce moment remettre à des « majeurs » un capital intact, ne se réservant que l'intérêt en tout ou partie, fruit légitime de leurs labeurs. »

« Toute éducation, ajoute Folliet (1), finit lorsque le pupille, atteignant sa majorité, devient capable de disposer de ses actes. L'éducation coloniale cessera, elle aussi, à la majorité du pupille. Cela peut sembler dur aux colonisateurs; c'est ainsi.

» Du mandat... loyalement exercé dans son esprit, on peut et doit prévoir les effets à plus ou moins longue échéance. A mesure qu'elles se développent par le secours et sous la direction de la métropole, à mesure qu'elles deviennent économiquement et politiquement plus indispensables à sa grandeur ou même à sa vie, les colonies prennent davantage conscience de leur être propre, de leurs intérêts personnels et donc tendent à se rendre indépendantes de leur tutrice. La servante deviendra maîtresse. Rien n'arrêtera ce processus fatal,

(1) FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 342.

qui tournera à la séparation hostile, si une saine intelligence et une pratique appropriée du mandat ne s'efforcent pas de la faire aboutir, au contraire, à une association intéressée, à une amitié raisonnée. » *Illum oportet crescere, me autem minui*, c'est la devise de toute éducation.

Certains nous conseilleraient alors d'octroyer la liberté pour céder amicalement un droit que nous ne pourrions soutenir avec efficacité.

On nous fait même remarquer que nous aurions une suprême sagesse à relâcher progressivement les liens de l'union, pour que la séparation se fasse sans douleur ni violence. Et la communauté d'origine s'altérerait par les idées puisées dans les intérêts nouveaux et les mé-tissages. « Blood thicker thann water. »

Trois solutions rationnelles se présentent :

1° *Ou l'assimilation de la colonie à la métropole*, qui la considère comme une fraction d'elle-même, administrée et représentée à la manière d'une province. Cette solution ne paraît guère convenable que pour les colonies de peuplement, où la mère-patrie a déversé un grand nombre de ses nationaux.

2° *Ou les différents degrés de l'autonomie*, depuis l'autonomie financière jusqu'à l'indépendance presque totale des Dominions.

3° *Ou la séparation à l'amiable*, accompagnée d'alliances politiques et commerciales, témoignages de reconnaissance destinés à récompenser la métropole de son travail.

La difficulté réside dans la fixation des moments où les puissances colonisatrices devront « lâcher la corde » à leurs possessions; l'éducateur aura toujours tendance à juger son élève encore trop inexpérimenté pour se guider tout seul, l'élève à se croire assez grand garçon. Pour ce partage, la prudence politique ne sera pas de trop.

a) Certes, notre consolation serait de se rappeler que *la perte des colonies américaines n'a pas diminué la*

prospérité des Britanniques qui pratiquent, d'après G. Hardy, à leur égard la politique du bon bourgeois à qui l'on aurait offert un tigre.

b) Notre consolation serait encore de savoir *qu'il resterait, entre la France et la colonie qui s'en serait émancipée, plus de relation qu'entre la bouture et la plante dont elle a été détachée*. Il y aurait encore « un échange permanent d'influences, une réciprocité de services, une continuité de rapports, en un mot une dépendance mutuelle qui constituent précisément ce que l'on est convenu d'appeler la colonisation » (Leroy-Beaulieu).

c) Notre consolation serait enfin de penser, comme dit Lucien Herbert, que, quand nous avons créé cet empire colonial, nous n'avons pas été poussés par le seul besoin de lucre et par le seul mobile de mercantilisme; *que, si nous avons accompli une œuvre économique aux profits d'autant plus légitimes que nous les partageons avec les indigènes, nous avons fait surtout une œuvre morale et de solidarité humaine* (1). Nous serions heureux tout de même de savoir que l'âme de la France demeurera là encore comme partout où elle a passé : au Canada, en Louisiane, à Haïti, dans l'île Maurice, en Egypte.

En tous cas, dès maintenant, ne devons-nous pas faire leur part aux jeunes éléments indigènes. De même qu'il y a les « jeunes Egyptiens », les « jeunes Tunisiens », les « jeunes Annam », n'y a-t-il pas les « jeunes Sénégalais » ?

Leur agitation jusqu'ici inoffensive, leur façon de réclamer leur « droit à la vie », leur « place au soleil », ne constitue-t-elle pas un fait avec quoi il est bon de compter sous peine de cruelles surprises ?

Et, si un mouvement en avant de l'A. O. F. se produit, et qu'il soit déclenché par la race noire, son point de départ ne sera-t-il pas le Sénégal dont l'évolution est beaucoup plus avancée que les autres régions de l'A. O. F. ?

Enfin la race noire est-elle seulement susceptible par elle-même de mener à bien une semblable initiative ?

(1) D'après H. BRENIER-L. HUBERT : *Politique coloniale de la France*, pp. 268 et 269.

**B) Ne pouvons-nous pas être submergés par le flot
montant des peuples de couleur?**

SUPRÉMATIE INITIALE DE LA RACE BLANCHE.

Hier encore, la race blanche triomphait sur toutes les parties du globe et dans tous les domaines, intellectuel, politique et économique. Ses idées et ses découvertes étaient divulguées partout, partout elle imposait sa volonté. Elle était maîtresse de tous les marchés de l'argent, elle recevait toutes les matières premières, toutes les espèces d'aliments, elle fabriquait et expédiait tous les produits manufacturés. Elle était admirée de tous. En 1900, elle était au pinacle de sa puissance et de son prestige.

Certes, elle avait considérablement amélioré le bien-être des races de couleur. Sous la loi de « l'homme des océans », de « l'homme blanc », sous the « white man's rule » avaient disparu la misère, la famine, la tyrannie, les tortures, les hécatombes provenant de luttes entre tribus ou de sacrifices rituels. L'atroce loi de la jungle était remplacée par la loi de justice. La jungle, la plaine inculte, la savane ou la pampa se transformaient en terres fertiles ou précieuses prairies. Des voies de communications sillonnaient les forêts, les marécages et les déserts.

Mais, malgré tout cela, elle était l'étrangère, l'intruse que l'on tolérait parce qu'on ne pouvait faire autrement, parce qu'on l'estimait trop redoutable.

Or, en 1905, la Russie est battue par le Japon; c'est la première rupture de l'équilibre mondial attendu depuis plus de mille ans, comme l'a proclamé, en 1917, le comte Okuma, premier ministre.

De ce fait, qui a un retentissement immense jusque dans la moindre tribu nègre grâce à cette fameuse « télégraphie de la vigne », ainsi que les Etats du Sud des Etats-Unis appellent les moyens de communication mystérieux employés partout par les nègres (ce retentisse-

ment a fait d'ailleurs pressentir un mouvement pan-noir), la race blanche perd à jamais son prestige sur les races de couleur.

BAISSE DE LA RACE BLANCHE.

Et elle le perd de plus en plus depuis cette époque dans l'ordre politique, social et matériel (1) :

1° *Parce que la guerre 1914-1918 où les Blancs s'entre-tuèrent sauvagement a produit une désastreuse impression sur ces races.* Celles-ci s'étaient fait de la civilisation blanche une idée très haute. Et elles ont été stupéfaites de voir qu'elle n'a pas appris aux Blancs à éviter des conflits entre eux, mais plutôt à renforcer leurs puissances de destruction. De plus, les races de couleur appelées à la rescousse par les Alliés se sont imaginé que c'est à leur intervention que ceux-ci ont dû la victoire.

L'Europe d'ailleurs ne s'est pas privée de prendre vis-à-vis de l'Afrique une figure d'obligée. Elle a invoqué en de nombreuses, peut-être trop nombreuses occasions, la « fraternité d'armes », « le sang mêlé sur les champs de bataille », l'assaut commun contre les peuples de proie. Par suite, l'idée de sujétion a été progressivement remplacée par celle d'alliance dans le cœur des sociétés africaines, prenant conscience de leur personnalité.

2° *Parce que la valeur physique et morale des Européens diminue.*

Legendre (2) constate que « les sentiments, la conscience s'en vont, seuls les appétits restent immenses ». Il s'indigne de voir que la grève devient une véritable « loi » du travail, que « panem et cinéma » devient l'objectif des multitudes.

« Ce n'est plus la vertu qu'aujourd'hui cultivent les masses, mais bien la vanité, l'exaltation de leur moi dans le nivellement, l'utopie égalitaire; ce qu'elles cultivent encore, c'est le « veau d'or » dans l'oisiveté ardem-

(1) Affirmations de Lechrop Stoddart (*Le Destin mondial des peuples de couleur*, pp. 95 et suivantes), confirmées par Henry Diercks dans le *Destin des races blanches*, (Librairie de France, 1935.)

(2) Dans *Tour d'horizon mondial*, p. 228.

ment recherchée, la jouissance purement matérielle, dans l'étalage des instincts. C'est ce qu'on appelle « vivre sa vie », se libérer de toute servitude » (1).

Du même avis est le R. P. Sertillanges qui a fait à la Chambre de commerce de Belfort, le 18 octobre 1935, une conférence fameuse dont nous avons gardé de bonnes réminiscences : Nous voilà derechef, dit-il, à peu près, en un temps où, selon l'expression renouvelée de Tite-Live, nous ne pouvons supporter ni nos vices ni les remèdes de nos vices... Nous sommes devenus individuellement un symbole quantitatif dans un calcul économique, qui subit la tyrannie d'un désir mal orienté... Les valeurs morales périclitent. Nous dépensons notre esprit à capter la matière qui, ensuite, travaille contre nous... Nos conquêtes matérielles n'ont pas été accompagnées d'une élévation parallèle de notre moral. Par suite, le monde n'est plus qu'un champ de ruines neuves; l'âme est en train d'oublier qu'elle est immortelle, et elle en meurt.

Il s'ensuit une diminution de la natalité dans la partie la plus productrice de l'Europe, l'Europe occidentale, qui n'est pas près de combler les vides faits par la grande saignée. La natalité ne se maintient que chez les types inférieurs. Il s'ensuit une raréfaction des cerveaux et des bras.

De plus, ainsi que l'ont fait remarquer Harold Begbie et Havelock Elis, l'Europe n'a pu remplacer la fleur de sa civilisation qui est tombée pendant la guerre et a perdu la foi dans sa supériorité physique intellectuelle et morale (2) (3). Voici ce que dit de cet état d'esprit Paul Valéry (4) :

« Les faits, pourtant, sont clairs et impitoyables : il y a des milliers de jeunes écrivains et de jeunes artistes qui sont morts. Il y a l'illusion perdue d'une culture européenne, et la démonstration de l'impuissance de la connaissance à sauver quoi que ce soit; il y a la science

(1) LEGENDRE : *Tour d'horizon mondial*, p. 228.

(2) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, pages 159 à 163.

(3) Voir aussi A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 190.

(4) *Nouvelle revue française* d'août 1919.

atteinte mortellement dans ses ambitions morales, et comme déshonorée par la cruauté de ses applications; il y a l'idéalisme difficilement vainqueur, profondément meurtri, responsable de ses rêves; le réalisme déçu, battu, accablé de crimes et de fautes; la convoitise et le renoncement également bafoués; les croyances confondues dans les camps, croix contre croix, croissant contre croissant; il y a les sceptiques eux-mêmes, désarçonnés par les événements si soudains, si violents, si émouvants, et qui jouent avec nos pensées comme le chat avec une souris; les sceptiques perdent leurs doutes, les retrouvent, les reperdent et ne savent plus se servir des mouvements de leur esprit.

» L'oscillation du navire a été si forte que les lampes les mieux suspendues se sont à la fin renversées... »

3° *Parce que, au contraire, la valeur physique et morale des hommes de couleur augmente.*

Notamment, la race jaune se multiplie avec une déconcertante rapidité, et sa production industrielle envahit peu à peu les marchés mondiaux.

En somme, des trois menaces qui visent actuellement l'Europe, « la perte de ses marchés économiques, l'agression armée, ou la dégradation ethnique par l'immigration » (1), c'est cette dernière qui paraît la plus susceptible de se réaliser.

SECTION II.

LE FLOT PACIFIQUE NOIR.

Signalons cependant l'affirmation de Putnam Weale : « Une lutte a commencé entre l'homme blanc et tous les autres hommes du monde pour savoir si les non blancs, les jaunes, les bruns et les nègres *pourront ou ne pourront pas envahir les pays de l'homme blanc afin d'y gagner leur vie* » (2).

Et la prédiction qu'a faite, il y a trente ans, le profes-

(1) V. A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 223.

(2) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 235.

seur Pearson de *la transformation industrielle* imminente de la Chine.

Et la démonstration qui nous est faite par Lacfadio Hearn « *L'Orient peut mener une vie inférieure à l'Occident* ». Or, il y a assez de travailleurs de couleur endurcis pour submerger le monde blanc tout entier.

Dans ces conditions Stoddart peut citer la remarque suivante : « On n'a qu'à comparer la pression de la population en France (d'une part), en Allemagne, en Russie et au Japon (d'autre part), pour se rendre compte que, même aujourd'hui *le véritable ennemi de la colombe de la paix n'est pas l'aigle de l'orgueil ni le vautour de l'avidité, mais la cigogne* » (1).

Autrement dit, le flot monte de tous les peuples de couleur, un flot qui pourrait être belliqueux et sanglant, mais qui sera peut-être plus inexorable, parce que pacifique et fait de migrations durables de ces peuples en territoire blanc.

« Berceau illustre de tout ce qui fut qualité, l'Europe sent maintenant peser sur elle, sur sa vie comme sur son esprit, la lourde menace de la quantité, des grandes masses, des grands nombres » (2).

Le monde de couleur est, à l'heure actuelle, deux fois plus nombreux que le monde blanc (1.150 millions contre 550 millions). Ce rapport semble devoir s'accroître en raison de ce que l'Europe est menacée par de nouvelles guerres intestines et par la révolution sociale, et en raison de ce que les races de couleur s'accroissent beaucoup plus vite que la race blanche et souffrent, d'après le docteur anglais E.-J. Dillon, d'un considérable besoin d'expansion. Ces races maintenant prennent de plus en plus conscience d'elles-mêmes, revendiquent chaque jour davantage leur place au soleil, estimant, avec le professeur japonais Ryntaro Nagaï, que le monde a été fait pour les autres races tout aussi bien que pour les races blanches qui refusent de remettre à leurs frères de race

(1) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 236.

(2) A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 20.

jaune ce qu'elles paraissent disposées à abandonner aux oiseaux et aux bêtes sauvages.

Or, parmi les flots montants des peuples de couleur, celui du monde noir doit nous intéresser de façon toute particulière, car l'Afrique occidentale apparaît comme son domaine par excellence.

SECTION III.

LES POSSIBILITÉS DE LA RACE NOIRE.

A) Les qualités des noirs. — Le Sénégal aux Sénégalais.

D'après certains auteurs, les noirs ont beaucoup de qualités et, par suite, de possibilités. Le général Mangin notamment ne tarit pas d'éloges à leur égard : d'abord au point de vue militaire.

Dans son ouvrage sur la *Force noire*, il affirme que cette force en A. O. F. est une réserve militaire de tout premier ordre pour la France, et qu'on en a constaté la valeur sur les champs de bataille, au Moyen Age, aussi bien que dans les dernières campagnes du ^{xx}e siècle (1).

LES SOLDATS NÈGRES DANS L'HISTOIRE.

Il fait remarquer que, depuis les temps les plus reculés de l'Histoire, la race nègre a fourni à la plupart des potentats de l'Islam, aux souverains de l'Espagne et du Maghreb, l'élément le plus discipliné, le plus fidèle et le plus brave.

Ibrahim-ben-Agled (800-812) dut son prestige et sa prospérité à sa garde noire avec laquelle il put dompter sa milice révoltée, à Tunis, à Tripoli, et Kairouan.

La garde noire de Ibrahim-ben-Ahmed fit trembler l'empire grec.

A partir de 824, les Omeïades d'Espagne purent défendre la Crête contre les Byzantins, grâce aux nègres.

(1) Lieutenant-colonel MANGIN : *La force noire*, pp. 225 et suivantes.

Le 25 octobre 1086 la garde noire de Yousouf menaça terriblement Alfonse VI, roi de Castille.

Plus tard, la garde noire d'El Mansour lui valut une victoire retentissante.

Au ^{xviii}^e siècle, la garde noire sauvegarda l'indépendance du Maroc contre les Espagnols et les Turcs.

En l'an II, ce fut grâce à des troupes noires en majeure partie que Victor Hughes, envoyé comme émissaire de la Convention à la Guadeloupe, repoussa une expédition anglaise.

Toussaint-Louverture, à la Guadeloupe, Bonaparte, en Egypte, furent enchantés des contingents noirs dont ils purent disposer, ainsi d'ailleurs que Mahomet-Ali, vice-roi d'Egypte, combattant les Turcs, et Napoléon III au cours des campagnes de Crimée, d'Italie et du Mexique.

En A. O. F., les luttes permanentes ont donné un caractère vraiment guerrier aux tribus nègres en général, à l'exception des tribus forrestières qui en ont été tenues à l'écart. L'on a même pu constater qu'elles étaient vraiment militaires et utilisables dans les armées modernes. « Le soldat noir, dit en propres termes le général Mangin, fournit de précieux contingents à tous les corps et à toutes les armes ».

LEURS QUALITÉS MILITAIRES PROPREMENT DITES.

Nous avons déjà dit à propos de la politique militaire tout le bien que nous pensions des soldats noirs. Nous sommes à même ici d'étayer ces affirmations par des citations nombreuses.

Le dévouement des troupes sénégalaises, est proverbial, ainsi d'ailleurs que celui des interprètes indigènes. « Prends (cet interprète), dit un indigène à un explorateur, il est très jeune, mais il a de la barbe au cœur ».

Ce dévouement touche quelquefois au sublime. « Avancez pas. Y en a sauvages ». Tel est le cri que pousse un soldat noir tombé dans une embuscade renouvelant à plusieurs siècles de distance l'acte légendaire du chevalier d'Assas : « Moi noir, mais comme toi y a cœur blanc ». D'autre part, le lieutenant-colonel Bara-

tier signale encore que, lors de notre avance vers le Soudan, nous avons eu en face de nous des adversaires absolument héroïques se défendant jusqu'au sacrifice suprême et sachant bien mourir. Et, citant cette réflexion de Montaigne : « Devant la mort, on montre ce qu'il y a au fond de soi », il se demande ce qu'il y a dans le fond de ces hommes qui vivent sans jamais réfléchir et qui savent mourir ainsi (1).

La race nègre supporte également la transplantation sous des climats tout à fait différents : celui de Madagascar, du Maroc, de France.

Elle est calme, et insouciant. Mais elle peut ainsi fournir des bataillons qui ne se dépensent pas nerveusement et sans utilité avant le combat. De plus, elle est ardente et fataliste, et peut donc, par cela même, donner des troupes de choc susceptibles de montrer à un moment donné sur le champ de bataille une véritable furie française.

Toutes ces qualités sont encore brillamment mises en exergue par les nombreuses citations du lieutenant-colonel Mangin. D'après lui, le *général Bonnal*, qui a assisté comme lieutenant à la bataille de Froeschviller, vante admirablement les troupes noires qui y ont participé, et qui y ont montré autant de ténacité que de furie, autant de stoïcisme et d'endurance que de discipline.

Ainsi *Faidherbe* avait déjà reconnu leur vaillance quand il disait du Sénégal : « D'autres colonies nous donnent des produits, celle-ci nous donnera des hommes ». De même Stanley, quand il affirmait que dans le partage de l'Afrique les Français avaient la meilleure part « parce qu'ils gardaient les terres à soldats » (2).

Ces soldats d'ailleurs sont très facilement instruits. Ils ont le sens de la manœuvre, l'instinct de la guerre et l'on peut toujours de bonne heure compter sur leur valeur militaire.

Les anciens soldats forment les pierres d'angle et la charpente, et, pour réunir tous les éléments de l'édifice,

(1) Lieutenant-colonel BARATIER : *A travers l'Afrique*, p. 92.

(2) Lieutenant-colonel MANGIN : *La force noire*, pp. 257, 258 et 259.

nous avons tout prêt le patriotisme, « le ciment social », suivant la belle expression de Gustave Lebon.

Ainsi nous avons façonné suivant nos principes tous ces jeunes noirs, qui d'ailleurs montrent de réelles dispositions pour apprendre notre langue, véritable trait-d'union entre les différentes races nègres parlant des idiomes différents. Ainsi nous pouvons faire comme M. Hanotaux qui, à propos des troupes noires, répète le mot du cardinal Lavigerie : « Nous ne civiliserons l'Afrique que par les Africains ».

D'ailleurs, ce n'est pas seulement au point de vue militaire, c'est encore au point de vue général que les noirs ont beaucoup de qualités.

LES QUALITÉS DES NOIRS AU POINT DE VUE GÉNÉRAL.

Les qualités des noirs, au point de vue général, ont été bien vantées par certains auteurs. O. Meynier (1) rapporte que :

Pour *Livingstone*, « le Nègre n'est ni meilleur ni pire que le reste des enfants des hommes ».

Pour *Reclus*, « les Nègres sont timides et curieux, coquets et jaloux, grands diseurs de secrets, prompts à l'amour et aux bouderies suivies de réconciliation ».

Pour *Sir White* : « Le Nègre est naturellement amoureux du cérémonial ».

« Il (le Nègre) est doué d'une grande patience. Il est capable d'une certaine somme de travail à l'état d'homme libre » (2).

Le *colonel Baratier* vante l'intelligence des Noirs. Les tirailleurs sont de grands enfants, mais ils ont tôt fait de saisir les manies de leurs chefs.

Pour *Mangin* (3), les Noirs sont seulement de plusieurs étapes en arrière des blancs.

Ils ont eu de grands organisateurs, des hommes de guerre, des lettrés, des savants.

Ils sont doués au point de vue artistique. Ils font d'ex-

(1) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, pp. 52 et 53.

(2) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, pp. 52 et 53.

(3) MANGIN : *Regards sur la France d'Afrique*, pp. 174, 175.

cellente musique avec la cora à vingt-deux cordes, et le balafon.

Ils ont le sens de l'ornementation.

Leur morale est au moins égale à celle des civilisés.

Les Noirs primitifs n'ont rien des défauts que nos fautes ont transmis aux Noirs faussement civilisés.

Pour *M. Hardy*, ils ne méritent pas les critiques dont les accablent les Blancs. Ils se montrent sensibles à la justice, à la générosité, au courage.

Pour *d'autres*, ils ont de grandes qualités physiques « jeunesse, spontanéité, vitalité; il y a là une force qu'on doit bien se garder de méconnaître, une force en quelque sorte animale, propre à la race ». Ils ne sont pas dépourvus de qualités morales, entre autres « l'attachement au sol, la solidarité familiale, l'esprit d'association ».

Le *commandant Lemaire*, chef de la mission scientifique Congo-Nil, prétend que le Blanc se trompe en méprisant la race noire, et en affirmant qu'elle est incapable du même développement que les autres. D'ailleurs, malgré tous les obstacles sociaux dressés devant eux, les Noirs se perfectionnent aux Etats-Unis, où leur élite comprend des avocats, des écrivains, des docteurs et des artistes. Il y a également d'excellents musiciens noirs, interprétant admirablement de la musique nègre fort émouvante, comme « *Steal away* » ou « *were you there* ». Enfin le cubisme a mis en vogue l'art nègre primitif.

A son tour *Pie XI*, pape missionnaire, a dit : « C'est une erreur de considérer les indigènes comme des hommes d'une race inférieure et des êtres d'un esprit borné »... Si l'on rencontre chez les hommes vivant en pleine barbarie une extrême lenteur d'intelligence, la chose est, pour ainsi dire, inévitable, parce qu'ils restreignent leur intelligence aux exigences du strict minimum de leur vie quotidienne (1).

Et *Barot Fortière* dans *l'Oubli sur la gloire* (1) s'exprime ainsi :

« Plus je pénètre la mentalité des Noirs, plus j'apprends à les connaître, plus je trouve juste et profond ce

(1) *L'oubli sur la gloire*, p. 293.

jugement de Faidherbe : « L'homme noir, envers qui » les peuples civilisés ont été bien coupables, est naturellement bon, et d'une intelligence comparable à » celle de bien des races blanches. »

Certes, il est absolument vrai que les Noirs ont des coutumes et des instincts, montrant qu'ils sont capables quelquefois de grandes choses, ou tout au moins de choses originales.

Des plaisantins pourraient ajouter, à leur avantage, que, s'ils sont maigres, ce n'est pas toujours de leur faute, et qu'ils n'ont pas besoin de se faire brunir.

Enfin, nous ferons remarquer que leur mépris de l'argent et de la mort décèle, en leur âme, une philosophie vraiment supérieure; que leur institution du matriarcat procède d'un sens profond des réalités, que le collectivisme, qui est leur régime habituel, est celui de nos théoriciens les plus avancés. Encore ce collectivisme à base de solidarité n'a-t-il pas la même hostile rigueur que dans nos civilisations. Et c'est une excellente chose en leur faveur que d'avoir trouvé aussi chez eux « des sociétés grégaires où l'individu est sacrifié au groupe : famille, village ou tribu, et le plus souvent une association de trois éléments; une hiérarchie sociale très stricte, mais exempte de brutalité envers les inférieurs, justement parce que, n'étant pas contestée, elle n'éprouvait aucun besoin de se défendre; une douceur de vie certaine et qui répond fort mal à notre banale et fantaisiste conception de la sauvagerie nègre » (1).

Donc, si on laisse les sociétés africaines se retrouver dans le calme, elles pourront donner à nouveau, comme au XIV^e et au XVI^e siècle, la mesure indéniable de leurs possibilités.

B) Histoire des noirs. Leurs défauts. Les métis.

Les pessimistes dont nous avons déjà étudié les théories auraient donc raison; et si, les Nègres veulent absolument mettre en application le fameux principe wilsonien « le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes »

(1) Jacques WEULERSSE : *L'Afrique noire*, p. 458.

et donner « le Sénégal aux Sénégalais », nous devons nous attendre à un puissant mouvement de leur part.

NÉCESSITÉ DE L'ÉTUDE DU PASSÉ.

Or, en réalité, ainsi que Gaston Boissier l'a dit dans *l'Afrique romaine* : « Pour savoir quel est l'avenir de nos possessions africaines et connaître les conditions véritables de leur prospérité, le passé a aussi le droit d'être entendu » (1).

Nous allons donc étudier à cet effet l'histoire des Noirs.

Sources.

Dans les sources de cette histoire, nous distinguerons la tradition indigène orale, la tradition écrite, et les documents européens.

Si nous remontons très haut dans le temps, d'après une communication de M. E.-F. Gautier (2), il ne semble pas que l'A. O. F. soit de très vieille humanité parce que la colonisation méditerranéenne y est la seule trace essentielle du passé, et cela d'ailleurs en deux endroits différents :

Le premier est constitué par les embouchures du Niger. Bénoué où les navigateurs cathaginois recherchaient l'étain par bateaux et par caravanes. En effet, les noirs de la Nigéria savent travailler le bronze et faire des verroteries. La grande tribu des Haoussas est surtout commerçante et industrielle. Les cavaliers de Bornou et du Cameroun ainsi que leurs montures portent des cotes matelassées rappelant celles du Bas-Empire.

La deuxième est la Falémé dont l'or a, grâce à la voie de pénétration Sénégal-Boucle du Niger, produit sur les Méditerranéens la même attraction que l'étain de la Bénoué. Ceci, dit Gautier, est démontré par un texte d'Hérodote, un texte de Yacout (xii^e siècle), des traditions commerciales et industrielles, et un archipel d'em-

(1) D'après F. DUBOIS : *Tombouctou la mystérieuse*, p. 117.

(2) *Bulletin de l'Association des géographes français* (juillet-octobre 1933, p. 109).

pires militaires qui se sont succédé : Ghana, Mollé, Jekrour, le Cayor.

Les renseignements les plus anciens sur les premières civilisations soudaniennes nous sont fournis par les Berbères et les Arabes, notamment El Bekri (vallée du Niger, ^{xr}^e siècle); Ibn Batouta (Tombouctou, ^{xiv}^e siècle); Ibn Khaldoun, historien des Berbères; Edrisi, géographe attitré du roi de Sicile; Léon l'Africain, enfin le Tarikh-es-Soudan, rapporté par des explorateurs comme Barth et Nachtigall, ou, plus récemment, M. Félix Dubois, le Tezkiret-en-Nizian dont M. Houdas a donné récemment la traduction. Des monuments et des légendes contribuent à la recherche des renseignements.

Etudes antérieures.

L'histoire des Noirs a été d'abord mise au point par Barth, puis son étude a été poursuivie par Rolfs, Binger, R. Basset, le docteur Quintin et surtout Delafosse.

De son côté, Binger a souligné l'importance des grands empires africains du Moyen Age, tandis que M. de Gironcourt apportait à cette étude des inscriptions lithiques, et de nombreux parchemins.

Tous les documents s'accordent pour placer dans la région de la Boucle du Niger les premières sociétés organisées du Centre-Africain.

Or cette contrée appartient à une zone climatique qui « réunit les conditions les plus favorables à l'éclosion d'une civilisation prospère, grâce à ses vallées riches, bien arrosées, naturellement irriguées ». (O. Meynier.)

Les terres fertiles s'avançaient bien au nord du Niger parce que ce fleuve déversait dans cette direction une partie de ses eaux, et parce que le centre du continent était généralement plus humide que maintenant. La race rouge, issue des croisements des Berbères et des Noirs, a introduit dans la région la plupart des cultures et des industries. Les communications étaient fréquentes à travers la mer Saharienne. Et les foyers de civilisation se formaient au point d'aboutissement des grandes routes venant du nord.

Royaume de Ghâna.

Vers le début du iv^e siècle de l'ère chrétienne, était installé sur le Niger occidental le royaume de Ghâna, très peuplé et très puissant, qui eut vingt-deux rois blancs juifs avant l'hégire, et vingt-deux après, dont la domination s'étendait sur la rive occidentale du Niger. Il comprenait le pays situé dans l'angle formé par le Haut-Sénégal et le Haut-Niger et ayant pour centre Koumbi, grande ville, dont il reste encore de fort belles ruines. Au nord de Ségou, à hauteur de Tombouctou, M. Bonnel, de Mézières, affirme avoir retrouvé les restes de Koumbi, entre Goumbou et Oualata, à cent kilomètres environ au nord-nord-est de la première de ces localités.

Maints érudits, notamment le capitaine Desplagnes, estiment que l'emplacement de l'antique Ghâna était près de la Bamako actuelle. (Non loin de cette ville, en l'an 800, était fondée Djenne.)

D'après Edrisi, Ghâna était la ville la plus considérable, la plus peuplée et la plus commerçante du pays des Noirs. Elle comprenait deux parties distinctes habitées respectivement par les musulmans et les Noirs non musulmans.

Mais, au moment du voyage de El Békri, l'empire de Ghâna était passé des mains des Juifs à celles des Noirs au cours d'une révolution au palais. (Il connut son apogée sous le règne de la famille des Sissé. Il faisait payer tribut aux Berbères du sud du Sahara, aux exploitants des mines d'or de la Félémé et du Bambouk, et aux riverains des lacs situés à l'ouest de Tombouctou.)

« Par l'intermédiaire des Berbères nomades, pour qui le Sahara était une sorte d'océan familier, l'Islam, dès le début du xi^e siècle et peut-être avant, s'était transmis du Maroc aux régions mauritaniennes et jusqu'aux rives du Sénégal » (1).

En 1033, le chef de ces « Berbères voilés », *Yayia ben Ibrahim*, revenant d'un pèlerinage à La Mecque, rêva de relever le niveau de l'islamisme. Il ramena en Mauritanie

(1) G. HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, p. 48.

un savant d'origine berbère, Abdallah-ben-Yacine, et, après avoir essayé en vain de prêcher, se retira avec lui et quelques fidèles dans une île du Bas-Sénégal. Ce geste fit accourir les adeptes en foule vers l'ermitage : ils formèrent bientôt ensemble une secte d'ermites ou *Almoravides* à la fois missionnaires et guerriers.

Vers la fin du XI^e siècle, l'Etat de Ghâna fut envahi par les troupes Almoravides d'Abou beker ben Omar et, d'autre part, par les Soussous venant d'Egypte. Les envahisseurs prirent et détruisirent Ghâna (1076). Seule, la ville de Djenné subsista et garda les traditions.

« La route que prirent les émigrants nilotiques longe d'abord le sud du désert lybique, puis passe par Agadès, au nord du lac Tchad, pour aboutir au Niger, et déboucher aux environs de Gaô. Ils ont suivi la bordure du désert où ils pouvaient en même temps se ravitailler et passer facilement, les populations peu denses aux abords des sables n'entravant point leur marche » (1).

Ainsi s'est confirmée cette pénétrante remarque de Robert Delavignotte : « C'est en latitude que s'étagent les zones naturelles, les climats et les civilisations de l'Afrique occidentale. C'est d'est en ouest que se trouve la pente des migrations indigènes » (2).

On a dit que « l'Egypte, un doigt sur les lèvres, était assise au seuil des civilisations » (3). Et, c'est elle qui nous a envoyé ces tribus marchant suivant la loi éternelle ainsi que le soleil d'est en ouest et retrouvant à mille lieues de distance leur Nil, le Niger sur les rives hospitalières duquel elles s'établirent.

Ghâna fut pillée de nouveau en 1203 par Soumangourou Kannté, roi de Sosso, et, en 1240, par Soundiata Keïta, roi du Manding. Puis elle tomba en décadence d'autant plus rapidement que la région où elle était construite se desséchait peu à peu.

(1) F. DUBOIS : *Tombouctou la mystérieuse*, p. 110.

(2) P. DELONCLE : *L'A. O. F.*, p. 129.

(3) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 60.

Premier royaume songhaï.

Peu après la chute de Ghâna, était fondé par ces Berbères, sur la partie orientale du Niger le premier royaume dit de Gao que de nombreux auteurs font remonter au VIII^e siècle. A cette époque, on l'appelle simplement l'empire songhaï. F. Dubois (1) avoue que « la reconstitution de son exode est moins aisée que la démonstration de son origine égyptienne ». Cet auteur suppose qu'il a dû commencer vers le milieu du VII^e siècle. Il estime que « cent à cent vingt années sont un temps normal pour comprendre et les années d'émigration et les années nécessaires à l'occupation complète des pays qui formeront désormais la patrie songhaï ». Certains disent que *sa capitale Koukiya se trouvait* à deux ou trois jours de marche au sud de Gao, dans une des îles qu'entoure le Niger, entre Gao et Tillabéry, et que le roi berbère Dia Aliamen y eut pour successeurs quatorze souverains portant le titre de Dia.

Le quinzième, Dia Kossoï, se convertit à l'islamisme et transporta en 1010 *sa capitale à Gao* qui devint un centre important, et qui vit se succéder sur le trône dix-sept princes berbères.

En 1325, Gao fut pris par l'armée de l'empereur mandingue Kankan Moussa, et tout l'empire songhaï fut sous la dépendance de l'empire de Mali. Ali Kolen, un des fils du roi de Gao qui avait été emmené en otage, parvint à s'échapper, rentra à Gao, prit le pouvoir et le titre de Sonni qu'il transmit à ses successeurs, formant ainsi une dynastie nouvelle.

On a une idée de ce que fut la civilisation de cette époque par M. Desplagnes, qui l'a retrouvée presque intégrale chez les Habbé de la Boucle et chez les Mossi actuels.

Leur gouvernement est en même temps théocratique et électif. Les grands prêtres et les chefs politiques présentent une hiérarchie comparable à nos sociétés féodales.

(1) *Tombouctou la mystérieuse*, p. 109.

Les Mossi sont très fortement organisés. Leurs représentants, très redoutés, possèdent des champs très vastes et fertiles, et de nombreux troupeaux surtout de bœufs et de chevaux. Leur commerce et leur industrie sont très florissants, les arts développés. Ils travaillent très bien les métaux et les cuirs, confectionnent des pagnes. Ils ont des habitations en pierres et en briques, véritable empreinte des civilisations égyptienne et orientale. « Tous ces monuments semblent jalonner à travers l'Afrique saharienne la marche des peuples civilisateurs qui, partis des rives de la Méditerranée, vinrent à une époque lointaine organiser le Soudan ». (Desplagnes : *Le plateau central nigérien*) (1).

De proche en proche, la civilisation islamique a réagi sur les populations noires qui s'étendent plus au sud. Celles-là mêmes qui ont repoussé l'Islam ont subi son influence; la notion d'ordre et de hiérarchie les a atteints.

Ceci montre que les Noirs n'ont pu fonder aucune société stable, jusqu'au moment où ils ont pris le contact de races supérieures; qu'il y a entre les races berbères et nigritiennes une certaine affinité; et que les sociétés « rouges » ont eu une civilisation très avancée.

Royaume de Melli ou Mali.

Le Tarikh parle aussi du royaume de Melli essentiellement guerrier dont les habitants disposaient de forces nombreuses et avaient une audace sans bornes.

Ce fut « incontestablement, comme l'a écrit Delafosse, le plus puissant et le plus glorieux des empires indigènes qui se constituèrent dans le Soudan occidental » (2).

Le Mali eut d'abord pour capitale Diéliaba, au confluent du Sankerani et du Niger en face de Kangaba, puis Niani située plus en amont.

Il eut une succession d'illustres souverains, parmi lesquels on peut citer, de 1230 à 1255, Soundiata, dont le

(1) D'après O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 86.

(2) Pierre DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 18.

nom signifie soit « le lion affamé », soit « le prince lion ». et qui défit à Kirina, en 1235, Soumangourou, empereur du Sosso. Il s'empara de Ghâna, en 1240, et la détruisit.

Il transporta sa résidence à Mali, plus au centre de ses Etats agrandis sur la rive gauche du Niger, au sud-ouest de Niamina et voulut enrichir son pays par l'agriculture. Mais le plus remarquable des souverains du Mali fut le sultan Moussa I^{er} (1312-1337), que d'autres appellent Kankan Moussa (1307-1332). « En 1324, il se rendit en pèlerinage à La Mecque dans un pompeux appareil : il était accompagné de soixante mille porteurs, et précédé de cinq cents esclaves dont chacun tenait à la main une canne d'or du poids de trois kilos »... Il traitait d'égal à égal avec le sultan du Maroc. Tous deux échangeaient des ambassades amicales (1).

Il eut une célébrité mondiale et mit à la mode le Soudan où l'on appelle le xiv^e siècle le siècle de Moussa. Rabelais lui-même en parla. Et si nous en croyons Barrot-Forlière, dans *l'Oubli sur la gloire*, les sociétés musulmanes de ces empires furent égales, sinon supérieures à la société féodale de la même époque.

Au xiv^e siècle, la renommée des savants soudaniens devint grande. L'architecture soudanaise édifia de remarquables spécimens, parmi lesquels la mosquée de Gao, et celle de Tombouctou, les palais de Djenné, certaines maisons de Kong, laissant deviner, dans la beauté de leur style, l'influence d'artistes venus du Maroc ou même d'Espagne.

C'est au milieu du xiv^e siècle, exactement de 1336 à 1359, que se plaça le règne de Souléïman, renommé aussi par le faste dont il s'entourait. D'après le célèbre voyageur Hn Batouta, « ce prince, dit P. Deloncle, rendait ses audiences entouré de trois cents esclaves armés d'arcs, de javelots et de boucliers. Souvent ces javelots étaient d'argent et d'or comme ceux que portait, les jours d'audience, l'interprète du Mansa, comme étaient d'or les carquois, les poignées et les fourreaux des épées que tenaient les gardes du corps aux jours de fête, comme

(1) Pierre DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 20.

étaient d'or et d'argent les clochettes que faisaient sonner les chanteurs devant le souverain lorsqu'il se déplaçait » (1).

TOMBOUCTOU.

Désormais Tombouctou, au seuil du désert et au sommet de la boucle du Niger allait faire la liaison entre le monde berbère et le monde noir.

Ses commerçants.

Le vieux chroniqueur soudanais a excellemment résumé toutes les raisons de la grandeur commerciale de Tombouctou en cette simple image : « C'est le lieu de rencontre de ceux qui voyagent en pirogue et de ceux qui cheminent à chameau » (2).

Les caravanes ne dépassent pas Tombouctou parce que le chameau ne peut supporter le climat des plaines irriguées du sud et ce sont les flottilles du Soudan qui se rendent au point de leur arrêt (3). Ainsi, Tombouctou va être le centre où l'on peut échanger le sel de Taoudenit, le sucre, les étoffes et les armes du Nord contre l'or, l'ivoire, les plumes et les esclaves du Sud. Elle devient aussi un foyer d'érudition.

« Le sel vient du Nord, dit un proverbe soudanais, l'or vient du Sud et l'argent du pays des Blancs, mais les paroles de Dieu, les choses savantes, les histoires et les contes jolis, on ne les trouve qu'à Tombouctou. »

Ses savants.

Elle touche à son apogée lorsque Ali, le conquérant des Songhaï l'annexe au xv^e siècle. Et, après les mercantis qui viennent visiter son marché, on y trouve les savants d'Egypte et du Maroc, heureux d'approcher les maîtres de son Université. Quant à ses bibliothèques elles comprennent même les œuvres littéraires de l'Espagne, du Maroc, de la Syrie et de Bagdad.

(1) Pierre DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 20.

(2) Félix DUBOIS : *Tombouctou la mystérieuse*, p. 281.

(3) Félix DUBOIS : *Tombouctou la mystérieuse*, p. 290.

Finalement, elle devient aussi un des grands centres *scientifiques* de l'Islam entier, une ville renommée en tous lieux pour sa sainteté et sa beauté. Dans *Tombouctou la mystérieuse*, Félix Dubois nous dit :

Ses marabouts.

« Nous avons évoqué déjà la riche métropole et la ville de plaisir. Avec les *marabouts* qui se consacrent à Dieu va ressusciter la ville sainte, celle dont l'auteur du *Tarik* a dit avec fierté : « Jamais Tombouctou ma patrie ne fut souillée par l'adoration des idoles ou par les honneurs rendus à une autre divinité qu'au dieu miséricordieux. C'est la demeure des savants et des serviteurs du Très-Haut, le séjour habituel des saints et des ascètes ! »

Ses saints, sa beauté.

Les saints de Tombouctou, en effet, ont étonné le monde par leurs miracles et leur érudition.

Pour son commerce, sa culture, sa sainteté, Tombouctou a eu le nom le plus retentissant de tout le désert. Et c'est encore elle qui a laissé dans les yeux du touriste le souvenir du spectacle le plus enchanteur.

« Sur ce confin des deux mondes, écrit M. Hano-taux (1), les voyageurs ont vu avec surprise surgir devant eux tout un spectacle des Mille et une Nuits :

» Le ciel immense et brillant, la terre brillante et immense, et, venant trancher l'un de l'autre, un fin et grand profil de ville, une silhouette sombre, régulière et longue, c'est ainsi qu'apparaît la reine du Soudan, image de la grandeur dans l'immensité.

» Elle trône sur l'horizon dans une majestueuse attitude, comme une reine. C'est bien là la cité imaginée, la Tombouctou des séculaires légendes d'Europe » (2).

(1) Rapporté par le lieutenant-colonel MANGIN : *La force noire*, page 227.

(2) Félix DUBOIS : *Tombouctou la mystérieuse*, p. 239.

L'empire songhaï du xv^e siècle.

Mais, à partir du xv^e siècle, les successeurs d'Ali se laissèrent affaiblir par des discussions et des rébellions. L'empire de Mali se dissocia alors sous les coups et au profit de son rival direct le clan du Songhaï.

Parmi les dix-neuf souverains Sonni, le plus célèbre fut Sonni Ali ou Ali-Ber, ou Ali-le-Grand (1465-1492). Il s'empara de Tombouctou et de Djenné, et châtia l'empereur Mossi du Yatenga, Nasséré. Mais il fut méchant, libertin, injuste, sanguinaire.

A sa mort, le pouvoir fut usurpé par un de ses anciens lieutenants, Mohammed Touré, qui, sous le nom de Mohammed I^{er}, fonda la dynastie des Askia. Il s'entoura de lettrés, alla à La Mecque, réorganisa l'administration de son empire et son armée, ce qui lui valut de nombreuses victoires sur ses voisins de 1497 à 1513.

A Nasséré, empereur du Yatenga, il enleva de nombreux captifs. Sur l'empire de Mali, il conquit le Bagana. Il annexa ensuite la région de Tillabéry, sur le Bas-Niger, puis, se retournant encore contre le Mali, il le déposséda cette fois du royaume de Diata. Il remporta encore de nouveaux succès dans le Borgou et près de Nioro, et prit Agadès.

La civilisation de la race soudanaise s'affine. *L'empire songhaï du xvi^e siècle* est vraiment très puissant et bien organisé. Il est dirigé par un souverain absolu secondé par une « aristocratie dynastique de hauts fonctionnaires ». Il comprend quatre vice-royautés et un certain nombre de principautés. Au moyen du Niger, admirable voie de transport, cet empire fait avec l'Europe des échanges commerciaux très importants, avec le Maroc, l'Egypte et l'Arabie.

Grâce à la religion musulmane, le Kanem et le Bornou prennent un grand essor. Ils sont puissants, prospères et redoutables à leurs adversaires. Ils possèdent une flottille de guerre et de commerce, une administration qui s'affirme par la justice, l'ordre et les impôts. La littérature, les sciences et les arts y sont florissants. Ils ont un

style architectural et des mœurs citadines. Les vestiges des travaux d'art, que l'on rencontre encore dans la vallée du Niger, sont vraiment surprenants.

Les pays voisins de Songhaï et du Bornou évoluent dans le même sens. Ainsi, le Baguirmi et l'Ouadaï. Du Maroc, de l'Algérie, de Tripolitaine, et d'Egypte même, les savants viennent en foule au Soudan, qui au xvi^e siècle connaissent, sous la domination de noirs, fortement pénétrés de Berbères, une civilisation remarquable. Il y a, tant au pays Songhaï qu'au Bornou, une véritable floraison de savants et d'artistes soudanais.

O. Meynier dit : « Nous sommes convaincus que les traces de sang sémitique qui, par les Arabes, ont été introduits au Soudan contribueront, presque au même titre que le sang berbère, à donner aux populations de l'Afrique de l'avenir les traits distinctifs qui les conduiront dans leur ascension vers une civilisation plus haute » (1).

Commencement de dissociation et de régression.

Mais lorsque les colonies reprennent leur indépendance par suite de la décadence de la mère-patrie, les passions n'ont plus de frein, et la civilisation fait place à la barbarie. La race dominante est absorbée, mais la race indigène demeure.

D'autre part, des tribus arabes du Sahara occidental ou de la vallée du Nil essayent de subjuger des Etats soudaniens. Elles échouent devant les Etats centralisés (Bornou, Baguirmi, Ouadaï), mais réussissent contre le Kanem qui, de ce fait, est ruiné.

A la fin du xvi^e siècle (1590), la civilisation est en voie de régression dans le Soudan Occidental; on assiste aux efforts du sultan du Maroc, Moulaï Ahmed, pour s'emparer de l'or du Soudan et des salines de Teghazza, d'où s'enfuient la plupart des exploitants qui découvrent alors les salines de Taoudéni.

Moulaï Ahmed envoie même, pour s'emparer de Tom-

(1) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 128.

bouctou, une armée, qui, en route, est décimée par la faim et par la soif.

L'empire songhaï se désorganise à la suite de la poussée marocaine sur le Niger, et se fractionne. Les Oulliminden et les Touareg Tedemekka prennent Tombouctou, Bamba et Gao et franchissent le Niger pour s'avancer vers le sud. Mais cette domination ne provoque que désordre et mécontentement et, à son tour, vers 1660, s'effondre, tandis que les Bambara montent vers le nord et prennent la partie méridionale du bassin du Niger autour de Ségou-Sikoro.

Par contre le Bornou, le Baguirmi, l'Ouadaï et le Darfour se maintiennent en état de prospérité.

Les Peuhls ou Foulbé ou Toucouleurs.

Les Peuhls ou Foulbé restent, malgré leurs qualités, assujettis aux sultans du Songhaï et du Bornou. Ils s'essaient autour de certains centres comme le Fouta-Djallon, le Fouta-Toro, le Macina, le Sokoto. Mais tandis qu'autour d'eux, les autres peuplades s'amollissent dans le luxe et la prospérité, eux, restés durs et rustres, et enflammés par l'islamisme auxquels ils sont récemment convertis, se montrent des guerriers redoutables, deviennent des conquérants heureux, et, au XVIII^e siècle, établissent leur suprématie sur la majeure partie du Soudan.

Au commencement du XIX^e siècle, le marabout Osman dan Fodié rénove, par ses prédications fanatiques, la race peuhl, et organise une véritable croisade qui aboutit à la création de l'empire peuhl de Nourno, s'étendant depuis le Mossi à l'ouest, jusqu'au Bornou à l'est, englobant le Nyffi, l'Hadeïdja et l'Adamaoua. En même temps, un de ses lieutenants, Ahmadou Lebbo, venant au secours des Foulbés de l'est opprimés par les fétichistes, se taille dans le pays songhaï un royaume au Macina.

A la mort d'Osman dan Foudié, son frère Abd-Allahi, qui régna à Gando, et son fils Mohammed Bello, qui régna à Sokoto, se partagèrent son vaste royaume et continuèrent ses traditions. Sokoto eut même une popu-

fation de cent mille habitants et une élite de remarquables historiens, juristes et savants.

Mais, à leur tour, les successeurs d'Abd Allahi et de Mohammed Bello s'amollirent et les royaumes peuhls se dissocièrent. Le Nyffi, l'Hadeidja et l'Adamaoua s'affranchirent de Sokoto, et la capitale Gando perdit toute autorité sur ses vassaux.

C'est à ce moment que se révéla, parmi les Foulbé de l'ouest, le célèbre prophète El Hadj Omar qui, pendant quinze ans, fit courber sous sa loi tous les royaumes fétichistes, produisant sur les vaincus et leurs descendants un inoubliable souvenir d'épouvante. Son empire, formidable, s'étendait de Tombouctou au golfe de Guinée, du Sénégal à Sikasso et au Mossi. Il opposa aux troupes sénégalaises de Faidherbe une résistance opiniâtre, farouche, que nous avons déjà étudiée dans un chapitre antérieur, et sur laquelle nous ne reviendrons pas.

Pour la même raison, nous nous contenterons de signaler le mouvement si puissant et si désastreux produit ensuite par Samory, qui fut un de nos plus terribles adversaires après que l'empire d'El-Hadj-Omar, fondé sur la violence, se fût effondré par la violence, malgré les efforts de ses successeurs, son neveu Tidiani, qui avait reçu le Macina, et son fils Ahmadou Cheïkou, qui s'était réservé Ségou. Comme les hyènes par l'odeur des cadavres, Samory et Rabbah, véritables chefs de bande, sont attirés par ces ruines, sur lesquelles ils édifient leur empire.

Par conséquent, « les mobiles d'ordre pratique, conquêtes matérielles, occupation des régions de l'or ou du sel, approvisionnement en esclaves, etc., l'emportent de beaucoup, dans le détail des événements, sur le souci de prosélytisme; mais c'est tout de même l'Islam ou, si l'on préfère, l'exemple des Arabes et des Berbères leurs émules, qui, en fin d'analyse, suscite cette frénésie, et la propage des rives du Sénégal au Soudan égyptien (1).

» C'est donc à l'Islam, fauteur de guerres, qu'il faut

(1) HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, p. 57.

rapporter en somme la fondation et la succession des principaux empires soudanais » (1).

En résumé : « Les Noirs restés purs de tout mélange avec des races supérieures n'ont pu dépasser le stade de la sauvagerie. Lorsqu'ils ont paru constituer des sociétés organisées, l'existence de celles-ci, fondée sur la violence, n'a été que de courte durée, et a été suivie d'un retour à la barbarie.

» La domination des Arabes ne leur a pas été plus favorable. Trop distants de leurs oppresseurs, ils ont perdu, à leur approche, toutes leurs qualités de race et n'ont plus formé que des poussières de peuplades, incapables de se grouper, de se gouverner, de progresser.

» Au contraire, les contacts avec les Berbères sahariens ont été du plus heureux effet. La race nouvelle, résultant des croisements fréquents, s'est distinguée de suite par son intelligence, ses facultés de travail, son aptitude au progrès. Lorsque, avec le secours des Berbères, agents transporteurs, la civilisation arabe s'est introduite chez elle, elle a amené un développement remarquable des institutions politiques, du commerce et même des lettres et des arts » (2).

LES DÉFAUTS DES NOIRS.

Ceci prouve donc que les Noirs n'ont pas seulement les qualités examinées précédemment. Ils ont en effet aussi, malheureusement, beaucoup de défauts.

Pour Monteil, ils sont incapables de prendre une résolution; ils sont capricieux, volages, jouisseurs.

Pour Meynier, les coloniaux les plus convaincus continuent à penser, au moins dans leur for intérieur, que le niveau intellectuel et moral des Noirs est très bas et qu'ils sont, à vrai dire, imperfectibles (3).

Libérés depuis la suppression de l'esclavage, ils entendent profiter de leur liberté, non pour travailler, mais pour se reposer; ils sont brutaux et sanguinaires dans les

(1) HARDY : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*, p. 58.

(2) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 151.

(3) O. MEYNIER : *L'Afrique noire*, p. 56.

discussions, et se rattachent ainsi plutôt à leurs ancêtres tout proches de la grande forêt africaine.

Stoddart ajoute que le Nègre a été, pour ainsi dire, perdu pour l'humanité parce qu'il a été enseveli dans le plus massif des quatre continents (1).

Les plus optimistes parmi leurs détracteurs estiment que leur transformation exigera de longs siècles. En particulier, le *docteur Gustave Le Bon* prétend « qu'une race ne peut évoluer que très lentement au prix de conquêtes successives, péniblement arrachées par l'effort, fixées par l'hérédité et influencées par des croisements favorables ».

Mais l'isolement a été la note dominante de l'histoire des nègres qui n'ont su traverser le Sahara pour arriver à la Méditerranée ni s'embarquer sur l'Atlantique aux flots indomptables pour eux. Par suite, l'homme noir a été confiné dans ce qu'on appelle le « Continent sombre » et isolé dans une sauvage obscurité.

En conséquence, malgré son ère brillante d'autrefois, la race nègre ne montre pas trop d'aptitudes politiques, et ne paraît pas devoir déclencher d'elle-même un grand mouvement politique et social, malgré sa vitalité animale surabondante, malgré l'accroissement rapide de sa population, dû à la fois à sa grande fécondité et aux mesures de préservation prises par ses nouveaux maîtres blancs.

LES MÉTIS.

Par contre, le mélange des sangs empêche la masse humaine de stagner et de se corrompre. Et *Georges Hardy* appelle « injuste et cruelle légende » les racontars sur les défauts des métis. Ceux-ci, en effet, ont donné des preuves indéniables de leur valeur physique, intellectuelle. En Amérique du Nord, les croisements des Européens et des Indiens; en Amérique du Sud, les croisements des Espagnols avec les indigènes; aux Açores, les croisements des Portugais avec les autochtones;

(1) D'après *STODDART* : *Le flot montant des peuples de couleur*, pages 94 et 83.

en Afrique du Nord, les croisements des Arabes avec les naturels du pays ont tous donné de bons produits.

Par conséquent, ainsi que le dit Folliet (1), « *si ce n'est pas la race noire, ses métis au moins pourraient nous troubler* ».

SECTION IV.

LE FLOT PACIFIQUE BRUN.

Mais plus encore que ces métis, les Bruns sont redoutables. Ils ont abordé l'Afrique sur ses côtes orientales, et remonté la vallée du Nil. Se dirigeant vers l'Ouest et le Sud, ils se sont glissés à travers le désert, et ont conquis l'Afrique noire jusqu'à l'Equateur, laissant une forte teinte de leur couleur sur les régions traversées, et devançant les Blancs qui possédaient seulement quelques comptoirs sur le littoral.

Quand est venu le partage de l'Afrique, les Européens ont établi sur les Arabes aussi bien que sur les Nègres leur domination, qui dépend finalement du caractère des indigènes, c'est-à-dire de la nature de l'homme noir et de ses rapports avec le monde brun.

Alors, si d'elle-même la race nègre ne peut bien aller de l'avant, en revanche, elle pourrait le faire, stimulée par une autre race, comme la race arabe. Mais, rien n'annonce « une renaissance noire », dit Stoddart, et, si l'Afrique était abandonnée par les Blancs, elle tomberait tout simplement sous la coupe des Bruns ».

Histoire des Bruns.

« Tantôt rassemblés en pays d'Islam, tantôt disséminés au milieu des infidèles, les Musulmans disposent, comme les Anglo-Saxons, d'une base géographique pour un rôle mondial », dit A. Le Chatelier (2), car les Bruns et l'Islam ont été de grands conquérants.

(1) FOLLIET : *Le droit de colonisation*, p. 162.

(2) Lieutenant-colonel MESSAL : *La genèse de notre victoire marocaine*, p. 268.

Ils ont rempli plusieurs fois le monde de leur puissance. Un siècle après la mort du prophète, leur empire a dépassé celui d'Alexandre, allant des steppes du Turkestan et de la vallée de l'Indus à la péninsule ibérique. Ils ont commencé *au VII^e siècle* par chasser l'Europe de l'Afrique du Nord où ils ont rencontré seulement la résistance des Berbères *au XI^e siècle*; l'islam paraît être devenu la grande religion.

Certes, *au Moyen-Age*, l'entreprise de Roger II, et l'expédition de Saint-Louis ont montré que l'Europe essayait de reprendre la place perdue en Afrique. L'Espagne est parvenue, après de louables efforts, à s'établir sur la côte méditerranéenne, de Melilla à Tripoli, et le Portugal sur la côte atlantique du Maroc. La Méditerranée a semblé alors tout près de redevenir un lac européen; mais, à la suite de l'invasion turque du *XVI^e siècle*, elle est passée à nouveau sous la domination islamique, qui s'est retirée peu à peu devant la pénétration des Portugais, des Hollandais, des Français, des Anglais, des Belges, des Allemands, des Italiens, des Espagnols, pénétration à caractère tantôt religieux, tantôt mercantile, tantôt politique qui a marqué *au XVIII^e siècle* l'ère des grandes compagnies commerciales et des petits établissements essayés sur les côtes.

Le monde brun est répandu à travers toute l'Asie du Sud et l'Afrique du Nord, et comprend 450 millions d'individus. Au cours des âges, il a subi de nombreuses influences étrangères, et s'est profondément modifié, au point qu'il comprend des éléments se rapprochant tantôt du monde blanc, tantôt du monde jaune, tantôt du monde noir, tous unis par le grand lien spirituel de l'islamisme, et un sentiment asiatique instinctif.

Dans l'ensemble du monde brun, on distingue nettement quatre groupements principaux : l'Inde, l'Iran, le Turkestan et l'Arabistan, ce dernier comprenant, en particulier, les peuplements de l'Afrique du Nord situés entre la Méditerranée et le Sahara, qui nous intéressent en particulier.

De bonne heure, le monde brun a été politiquement subjugué par le monde blanc, mais, depuis un siècle, la

réaction brune s'est fait sentir avec une grande force, tout entière due à la renaissance musulmane.

Au début du xix^e siècle, les Bruns étaient plongés dans l'inertie. Ils étaient à peu près soumis à l'Occident chrétien. Alors, du fond de l'Arabie, s'est levé le réformateur Abd-el-Wahab qui, à l'aide de ses partisans, les Wahabites, a entrepris la renaissance du monde musulman. Celui-ci a transformé peu à peu en haine intelligente les sentiments de crainte admirative qu'il éprouvait pour ses maîtres européens, à qui il s'est empressé d'emprunter ce qu'il y avait de meilleur dans leurs découvertes.

Après quoi, il a suivi attentivement leurs querelles et a guetté leurs défaillances, tout en consolidant son unité par des rapports permanents de chaque pays avec tous les autres. Ainsi, il est arrivé à avoir, d'après un chrétien de Syrie, une telle force et une telle vitalité qu'il est actuellement : « une nation de 250 millions d'âmes, dont plus de la moitié sont sous la domination chrétienne, luttant pour secouer ses entraves, pour consolider ses forces d'opposition; se retrem pant au sud et à l'est aux sources inépuisables de la vie primitive; s'assimilant au nord, et non sans discernement, la civilisation de l'Europe; une nation qui possède un glorieux passé, une foi et une langue vivantes, un livre inspiré, une espérance indestructible. Cette nation-là peut être divisée par la diplomatie européenne, mais non pas subjuguée par les armes européennes... Ce que l'Islam perd sur les frontières de l'Europe, il le regagne en Afrique et en Asie centrale par sa propagande moderne qui s'exerce selon les méthodes chrétiennes. Et c'est là l'un des grands résultats de la civilisation par assimilation bienveillante. L'Europe dresse le musulman, et en fait un soldat qui finira par retourner ses armes contre elle; et elle envoie ses missionnaires pour éveiller, chez les ulémas, le fléau du prosélytisme. »

« On trouve un bon spécimen de littérature musulmane sur ce sujet dans les extraits suivants d'un livre publié au Caire en 1907 par un Egyptien, Yahya Siddyk, et qui porte ce titre significatif : *Le Réveil des peuples islamiques au xiv^e siècle de l'Hégire*. »

» Cet ouvrage est intéressant à un double point de vue : parce que l'auteur a reçu une éducation occidentale complète (il est licencié en droit de l'Université de Toulouse), et parce qu'il exerce les fonctions de juge dans son pays. Quoiqu'il ait écrit près de dix ans avant le cataclysme, Yahya Siddyk avait prévu l'imminence de la guerre européenne. « Contemplez, écrit-il, ces grandes Puissances qui se ruinent en armements effrayants, qui comparent leurs forces réciproques d'un oeil de défiance, se menacent l'une l'autre, contractent des alliances qu'elles rompent continuellement, et qui présentent ces chocs terribles qui mettent le monde sens dessus dessous et le couvrent de ruines, de feu et de sang! L'avenir est à Dieu, et rien ne dure que Sa volonté » (1).

« En dépit de l'auréole de tant de grandeur, de puissance et de gloire, l'Europe est aujourd'hui plus divisée et plus fragile que jamais, et elle masque mal son malaise, ses souffrances et son angoisse. Sa destinée s'accomplit inexorablement!... »

L'auteur conclut ainsi : « Tenons bon! chacun pour tous et espérons, espérons! Nous sommes lancés sur le chemin du progrès.

» ...Nous entrevoyons certainement devant nous une révolution sans parallèle dans les annales du monde. Un nouvel âge est proche » (2).

Or, le prosélytisme de l'islamisme est excessivement puissant. Tout musulman est un missionnaire-né. Et rarement un musulman converti a abandonné sa religion.

Ainsi le corps islamique s'étend et se fortifie chaque jour davantage. Le panislamisme possède un énorme pouvoir d'attraction grâce au pèlerinage à La Mecque du « Hadj », au « Lien des vrais Croyants » ou « *Habl-el-Matin* », et aux grandes confréries religieuses. Mais il ne se sent pas encore assez fort, et, s'il n'a pas voulu profiter de la Grande Guerre pour s'insurger, c'est qu'il estimait l'action encore prématurée.

(1) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 60.

(2) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 62.

Cela ne l'empêchait pas de ronger son frein depuis 1904, où un accord a été conclu entre la France et l'Angleterre pour s'attribuer respectivement le Maroc et l'Égypte, et encore en 1911, où l'Italie a fait son expédition en Tripolitaine appartenant à la Turquie et où elle a trouvé derrière elle l'Islam tout entier, et encore en 1912, quand les peuples chrétiens du Proche Orient sont arrivés jusqu'aux murs de Constantinople et ont mutilé la Turquie.

A partir de cette époque, l'Islam a cherché incontestablement à se faire des alliés de couleur contre la domination blanche et il a accru ses forces, attendant son heure en voyant venir les événements.

Comme le dit Le Châtelier (1), ses conceptions étaient les suivantes : « L'Islam aux Musulmans, les profits des douanes, des terres, des forêts, des mines, des transports, des monopoles et des concessions, tout le profit de tout le territoire d'Islam aux Musulmans : la doctrine est unanime et absolue. Pour le reste, on s'entendra avec la civilisation : voile des femmes, polygamie, divorce, jeunes rites désuets, lieux communs, littéraires et grammaticaux, on abandonnera tout, peu à peu, s'il le faut. On acceptera même au besoin des tutelles étrangères, discrètes ou violentes. Mais comment laisser aux infidèles les biens, les richesses, le patrimoine de l'Islam? Cela jamais! Et ici, plus de frontières, plus de races, plus d'intérêts particuliers, mais un vaste intérêt général, auquel la force des choses se chargera d'imposer un caractère unitaire. »

Là-dessus, les puissances européennes dans le traité de Versailles dévoilèrent des traités secrets, par lesquels elles resserrèrent leur étreinte sur le Proche et le Moyen Orient, tout en proclamant le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes. Cela produisit dans le monde musulman une vague de colère, se traduisant par des tentatives de soulèvement dans toute l'Afrique du Nord. Comme le dit Lothrop Stoddart (2), « l'émancipation de l'Afrique du

(1) Lieutenant-colonel MESSAL : *La genèse de notre victoire marocaine*, p. 278.

(2) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 81.

Nord musulmane et brune, ferait certainement courir un frisson de sympathie ».

Ces affirmations sembleraient se confirmer par le malaise que subit actuellement l'Afrique du Nord, et que Robert Lambel nous a d'ailleurs magistralement exposé (1) après J. Menaut (2).

Ce malaise est dû, d'abord au conflit, qui oppose l'Algérie à toute la viticulture du Midi; à la mévente des produits agricoles, qui se heurtent en France et aux exportations espagnoles. Le commerce algérien en a subi de sérieuses répercussions, qui « se sont manifestées avec une dureté particulière pour les indigènes, moins armés que les Européens pour lutter contre l'appauvrissement ».

Ce malaise est dû encore au mécontentement de l'élite intellectuelle musulmane qui ne trouve pas, en sortant de nos Facultés la récompense immédiate du travail qu'elle y a fourni, à la lutte contre toute colonisation européenne inscrite au programme du Comité syro-palestinéen, défini au Congrès de Jérusalem de 1931, à l'exploitation, par le communisme international et athée, de la haine des indigènes musulmans contre les Israélites. Ceux-ci, plus souples, ont, en général, mieux réussi que leurs rivaux, vexés également de l'installation progressive des Juifs en Palestine. Les théories de Le Châtelier, de Stoddart, etc., paraissent encore trouver une confirmation dans l'opinion publique mondiale qui, à partir du moment où le conflit italo-éthiopien s'est précisé, y a senti le signal de la révolte des peuples de couleur contre les Blancs.

SECTION V.

Cette émancipation de l'Afrique du Nord musulmane et brune, comment se produirait-elle?

« Il y a trois facteurs à envisager : 1° la force inhérente des Bruns en Afrique; 2° la puissance et la force

(1) *Illustration* du 9 mars 1935.

(2) *Bulletin du Comité de l'Afrique française* de novembre 1934, page 649.

de résistance des Blancs; 3° les possibilités de mécontentement des Noirs à l'égard de la tutelle blanche ».

Nous allons les étudier successivement.

1^{er} FACTEUR (*force inhérente des Bruns en Afrique*).

Si, de l'histoire des Bruns que nous venons de rappeler, nous extrayons la partie concernant l'Afrique, nous voyons que *le siège de la puissance brune en Afrique* est, naturellement, la vaste ceinture de terres qui s'étend au nord du Sahara. De l'Égypte au Maroc, les habitants sont arabisés, en fait de culture, et mahométants, en fait de religion; depuis la conquête musulmane, il y a douze siècles, le sang arabe n'a pas cessé de filtrer.

Il faut cependant reconnaître que, dans la moitié occidentale de l'Afrique du Nord, les Berbères sont restés sous la tutelle arabe pendant plus de mille ans, mais n'ont pas été absorbés. Et, cependant, l'islamisme brun accentue sa pression chaque jour davantage, et suscite la plupart des troubles anti-européens qui ont lieu maintenant en Algérie et en Tunisie.

De même, sur la limite méridionale du désert, se sont développés les peuples arabo-négroïdes, manifestant une ardeur guerrière remarquable. Ce sont ces fanatiques arabes ou arabisés que le panislamisme se propose d'utiliser comme officiers de l'armée innombrable des Noirs qu'il convertit à sa foi.

« On ne peut avoir le moindre doute au sujet des progrès continus de l'islamisme dans l'Afrique noire. Tout observateur européen impartial parle de même. « L'islamisme, déclare Sir Charles Elliot, peut encore donner aux indigènes un motif d'animosité contre les Européens et une unité qu'ils ne sauraient autrement atteindre » (1).

« En fait, les Arabes et les Européens se disputent la possession de l'Afrique noire. Les Arabes ont débuté depuis longtemps, mais les Européens les ont vite eu rattrapés, et ils ont placé non seulement les Nègres, mais encore les Arabes d'Afrique sous leur tutelle. Il reste à voir si les Arabes, s'alliant avec les Noirs, seraient à

(1) LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 86.

même de chasser leurs rivaux blancs. Qu'une pareille tentative ait lieu, en raison de la renaissance du monde brun en général et de l'activité extraordinaire des peuples arabes en particulier, c'est ce qui paraît à prévoir » (1).

Nous ne suivrons pas Stoddart dans ses conceptions pessimistes. Mais nous estimons les Bruns plus évolués que les Nègres, plus à même qu'eux de diriger dans un sens bien déterminé leur « flot montant ». Avec les communications qui, à travers le Sahara, deviennent chaque jour plus faciles, nous les croyons capables de mettre leur emprise sur le Soudan, ceci non par une rébellion anti-patriotique à condamner comme un acte parricide que nous ne songeons même pas à supposer et dont ils n'ont même pas à se défendre, mais par une lente évolution ethnique. L'Algérie, et je dirai presque toute l'Afrique du Nord française, est arrivée, dès aujourd'hui, à un stade de civilisation si avancée qu'elle peut concurrencer la France elle-même, non seulement pour les vins, mais sur d'autres marchés aussi importants.

Tout en restant essentiellement française de cœur, ne semble-t-elle pas qu'elle veuille voler bientôt de ses propres ailes, être le grand enfant qui s'affranchit de la tutelle de sa famille, être le fruit mûr qui tombe automatiquement de l'arbre dont il a tiré tous les suc nourriciers? Ne peut-elle pas enlever les ponts qui la relient par-dessus la mer Méditerranée à la terre française pour les jeter en se retournant par-dessus la mer saharienne vers les richesses inexploitées de ce sol jeune que nos progrès de tous les jours dans tous les domaines semblent lui mettre chaque fois davantage à portée de la main? Finirait-on par donner raison aux Algériens, tendant à démontrer que les colonies soudaniennes et équatoriales ne sont que l'interland de leur pays? Arriverait-on bientôt à l'application intégrale de la théorie du Procuste algérien au profit de qui l'on aurait forgé des chaînes transsahariennes et dans le lit duquel on aurait enfermé les colonies noires?

Certains ont cette opinion.

(1) V. LOTHROP STODDART : *Le flot montant des peuples de couleur*, page 87.

CHAPITRE XXII.

MAIS CE RESSAC PACIFIQUE LUI-MÊME NE SE PRODUIRA PAS.

Personnellement, cette opinion, nous sommes loin de la partager et nous affirmons bien haut et en toute confiance que pas le moindre ressac ne se produira.

Ce n'est pas seulement parce que *personne encore parmi les animateurs du mouvement actuel n'a ouvertement « prôné une patrie arabo-berbère s'arrachant à l'emprise française »*.

Ce n'est pas seulement parce que *le décret du 23 octobre 1934 a renforcé l'autorité, sur les préfets d'Alger, d'Oran et de Constantine, du Gouverneur général* ayant désormais la faculté de traiter directement les affaires ressortissant à chaque département ministériel.

C'est encore et surtout pour des raisons fondamentales de principe en vertu des deuxième et troisième facteurs énoncés plus haut.

2^e FACTEUR (*puissance et force de résistance des Blancs*).

Tout d'abord, parce que nous estimons la race blanche, en général, et notre race en particulier, toujours extrêmement belle et forte, et que, en ce qui concerne sa résistance à la lutte, elle n'a rien à envier à aucune autre.

Voyons ! Est-ce qu'au point de vue physique, toute notre jeunesse sportive ne donne pas de frappants exemples de beauté et de vitalité ? Si nous en exceptons cette année 1935 où, vraiment, dans les matches d'athlétisme, nous n'avons pas eu de chance, est-ce que, dans tous les tournois, nos représentants n'ont pas fait brillante figure ? A-t-on déjà oublié qu'aux Jeux olympiques les plus récents, à Amsterdam en 1928, à Los Angeles en 1932, où tous les peuples de la terre étaient représentés, la France a obtenu au classement général la deuxième place ?

Et ce n'est vraiment pas parce que maintenant nous commençons à voir dans les régiments quelques recrues nées pendant la guerre et moins brillantes que les autres que nous devons nous laisser péniblement impressionner.

Nous n'avons qu'à jeter nos regards sur tous les adolescents arrivés au monde après la guerre, et nous constaterons avec fierté qu'ils semblent encore plus beaux que leurs aînés d'avant-guerre.

Est-ce qu'au point de vue intellectuel la France ne reste pas toujours à la tête des nations? Ses savants continuent à faire les découvertes les plus nombreuses et les plus belles. Et le niveau intellectuel de ses jeunes gens s'élève de plus en plus grâce à la course aux diplômes que la gratuité de l'enseignement secondaire a provoquée.

Enfin, si nous regardons le domaine de l'aviation, où entrent en jeu en même temps le génie du constructeur et les qualités du pilote, où, par conséquent, se démontrent à la fois l'intelligence, l'endurance, le courage et l'habileté, est-ce que nous n'y détenons pas plus de la moitié des records du monde?

Ceci prouve que notre race, tellement saignée et cependant si pleine de vie, est immortelle. Ceci démontre que, malgré ses pertes inimaginables, l'armée française, à qui la postérité garde sa reconnaissance, n'a pas payé trop cher la gloire incomparable dont elle a paré ses drapeaux, sous la conduite de chefs aussi admirables dans leur stratégie que magnanimes dans leur humanité.

Et tout ira bien mieux encore pour nous lorsque, selon les affirmations du R. P. Sertillanges dans la conférence précitée, nous aurons ressuscité le culte des valeurs spirituelles par le renforcement des convictions religieuses. Nous l'aurons rénové complètement par le retour à Dieu qui est la lumière naissante, qui « oriente », s'appelant lui-même, dans l'Apocalypse, l'« Etoile du matin », Dieu de qui, selon Edgar Quinet, les civilisations sortent comme un fleuve de sa source, Dieu qui, d'après Goethe, tient le monde dans la paix de ses mains.

3^e FACTEUR (*possibilités de mécontentement des Noirs
à l'égard de la tutelle blanche*).

D'autre part, parce que non seulement les indigènes, — nous l'avons vu au chapitre XX, — n'ont pas lieu de se plaindre, mais ils se montrent généralement enchantés. La France colonisatrice a toujours, en effet, joué le beau rôle.

Dans son premier élan de générosité, elle avait adopté la politique de l'assimilation « qui a pour base la foi préconçue en l'égalité et l'égale perfectibilité de tous les hommes » (1) et dont les principes s'étaient sur les théories de l'humanisme, du classicisme et du romantisme. Mais, elle a pu se convaincre des dangers de cette utopie, et des souffrances qu'elle entraînait chez le bénéficiaire. « Si ce fut là une erreur de (sa) part, ce fut du moins une erreur généreuse, une erreur dont (elle peut) être fière » (2). De grands politiques, parmi lesquels surtout Jules Ferry, ont reconnu à temps que les « lois françaises ne se transplantent pas étourdiment, qu'elles n'avaient pas la vertu magique de franciser les rivages sur lesquels on les importait, que les milieux sociaux résistaient et se défendaient » (3).

La France a donc abandonné cette politique. Elle a également délaissé le « Pacte colonial » si inhumain, qui consacrait la spoliation de la race conquise, l'étouffait dans le « corset de fer » (4) d'un régime douanier trop strict, et la conduisait à la ruine ou à la révolte.

Et nous avons, en somme, signé avec les indigènes un contrat d'association.

On a essayé de « démontrer que le droit de cité accordé à l'indigène (est) était un crime, pis même, une faute. Avec plus d'adresse, on eût pu éviter quelque excès; mais, dans l'ensemble, je crois et ne suis point seul à croire, que ce fut là un coup d'habile et saine politique.

(1) Jules HARMAND : *Domination et colonisation*, p. 155.

(2) Léon ARCHIMBAUD : *La plus grande France*, p. 96.

(3) GUERNIER : *L'Afrique, champ d'expansion de l'Europe*, page 172.

(4) A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, p. 112.

Combien d'abus de pouvoir évités par là ! Et puis, la question est plus large : en faisant de quelques nègres nos concitoyens, nos égaux, nous avons levé la malédiction qui pesait sur toute une race. Au prix léger de quelques embarras matériels, nous avons résolu le plus difficile des problèmes » (1).

Selon les magnifiques paroles d'A. Sarraut, « la bonté, certes, cette sublime vertu, est à la base de son œuvre civilisatrice (de la France), mais aussi la grande pensée de justice qui imprègne la tradition du pays de la déclaration des Droits de l'homme. La dignité et la capacité de l'être humain ne se mesurent point pour elle à la nuance plus ou moins accusée de son teint » (2).

La France a ainsi rempli tous les devoirs du colonisateur. Et elle les a remplis en un geste magnifique. Dans leurs discours et leurs lettres, les Bugeaud, les Gallieni, les Lyautey et les Gouraud exposent longuement leurs excellents moyens d'action devant lesquels s'inclinent un ancien consul d'Allemagne au Congo belge commentant les débats du Congrès noir (3), sir Harry Johnston et lord Northcliffe. Le succès de la politique indigène française a été un sujet d'étonnement et d'admiration. « En matière de colonisation, nous vous devons, à vous, Français, un coup de chapeau » (4).

Les Noirs eux-mêmes le prouvent lorsque, allant tout dernièrement rendre visite au général Archinard dans sa retraite, ils lui disent : « Dans le village de chez nous, mon général, toutes les femmes apprennent à nos enfants à bénir ton nom. »

L'excellence de notre esprit colonisateur reçoit aussi un éclatant hommage quand le sultan du Maroc va demander à M^{me} Lyautey que le maréchal soit enterré en terre marocaine.

Ainsi, suivant la pensée de M. Lebrun, discourant à Dakar, alors qu'il était vice-président du Sénat, « à ces populations tremblantes de toute leur ignorance primi-

(1) J. WEULERSSE : *Noirs et blancs*, p. 12.

(2) A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, p. 100.

(3) GUERNIER : *L'Afrique, champ d'expansion de l'Europe*, p. 182 ;

A. SARRAUT : *Mise en valeur des colonies françaises*, p. 124.

(4) LÉON ARCHIMBAUD : *La plus grande France*, p. 10.

tive, et vivant dans le perpétuel effroi d'un esclavage inexorable, sur cette terre hideuse de massacres et de pillage, la France apparut, tendant sa main libératrice. Fières de leur force et conscientes de leur mission, nos vaillantes troupes coloniales purent grouper autour de nos postes des travailleurs libres et chaque jour plus élevés dans l'échelle des êtres humains ».

Ainsi, en nous appropriant les paroles de Burke au sujet des premiers colons : « Nos pères ont transformé une solitude sauvage en un glorieux empire, et ils ont fait la plus grande et la seule honorable conquête non pas en détruisant, mais en développant la richesse, le nombre et le bonheur de la race humaine ».

Ainsi, en résumé, la France a exécuté l'ensemble de ces nobles et lourdes tâches que Kipling appelle ce grand « fardeau de l'homme blanc » (1), son admirable et terrible tunique de Nessus » (2) : 1° la tâche de pacification, car, avant notre intervention, toutes ces régions étaient ravagées par des guerres incessantes; 2° la tâche de libération, car ces régions ne connaissaient pas l'indépendance; 3° la tâche de préservation, car ces indigènes vivaient dans un état de misère physiologique effroyable; 4° la tâche d'humanisation, car la moralité de ces populations était franchement barbare et se manifestait fréquemment par des pratiques inhumaines; 5° la tâche d'éducation, car nous avons fait pratiquer la lumière dans ce monde de ténèbres.

C'est pourquoi Henry Lémery (Journal du 27 mars 1935), ayant pris l'exemple d'un pays neuf, parvenu grâce à la France, en moins de trois siècles, de l'état le plus primitif à la civilisation la plus accomplie, s'écrie avec juste titre : Ce qu'il faut retenir, « c'est la puissance assimilatrice du génie français, c'est le plus bel exemple de fécond libéralisme donné au monde par notre patrie depuis les premiers jours; c'est, au milieu de vicissitudes passagères, l'union des races réalisée sans troubles et sans convulsions violentes; c'est l'attestation

(1) A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 25.

(2) A. SARRAUT : *Grandeur et servitude coloniales*, p. 102.

de l'admirable don de création et d'éducation d'humanité que le peuple français, au plus haut degré, porte en lui ! »

Tout cela ne peut être oublié par les bénéficiaires. Aussi ne considérerons-nous leurs agitations que comme des soubresauts inévitables de la vie mondiale, et affirmerons-nous une fois de plus notre foi dans leur loyalisme, tel qu'ils nous l'ont manifesté pendant la Grande Guerre, au cours de laquelle nous avons toutes nos forces tendues pour repousser l'envahisseur. Malgré cela, non seulement ils n'ont pas fait la moindre menace de soulèvement, mais encore ils nous ont donné 4 millions 428.861 fr. 68, 555.961 tonnes de produits divers et surtout 150.000 soldats, dont 35.000 ont été tués et 40.000 blessés.

Parmi ces soldats, huit bataillons sénégalais ont obtenu la fourragère aux couleurs de la croix de guerre et un la fourragère aux couleurs de la médaille militaire (1).

« C'est — pensons-y souvent — grâce à ces troupes noires, où jamais chefs blancs ne furent plus aimés par des hommes d'autres races, que l'Afrique française a été pacifiée et que le méridien zéro, sur 55 degrés de latitude, forme aujourd'hui la hampe de notre drapeau » (2).

(1) Ministère de la guerre : *Histoire militaire de l'A. O. F.*, p. 881.

(2) Pierre DELONCLE : *L'Afrique occidentale française*, p. 131.

CONCLUSION GÉNÉRALE



CHAPITRE XXIII.

CONCLUSION GÉNÉRALE.

Nous voici au terme de notre ouvrage, et nous estimons lui avoir, malgré ces longues pages, donné un développement juste nécessaire, sans que nous ayons pu nous permettre le moindre superflu. L'A. O. F. est, en effet, d'un intérêt captivant.

Cette « plus grande France » est, nous l'avons vu, une conséquence lointaine de la prise d'Alger, grâce, dit Albert Sarraut, au « génie visionnaire d'une poignée d'hommes d'Etat ou de chefs militaires contre lesquels des oppositions à courte vue essayaient d'ameuter l'irritation d'une opinion publique abusée » (1).

Actuellement, cette grande colonie représente pour la France un magnifique espoir. Elle est appelée au plus brillant avenir.

Certes, il y a encore beaucoup d'améliorations à lui apporter. Mais si l'on songe à ce qu'elle était, ou plutôt à ce qu'elle n'était pas, quand le colonel Schmaltz, échappé au naufrage de la *Méduse*, a pris avec la terre occidentale africaine le premier contact, ou même quand le général Faidherbe a irrémédiablement quitté le Sénégal, on se rend compte de tout ce que l'on doit de reconnaissance et d'admiration aux artisans, militaires ou civils, de cette œuvre magnifique, au sujet de laquelle la France peut éprouver une légitime fierté.

PAR L'ATLANTIQUE.

Nous avons assisté, au long de notre étude, aux efforts de nos héros pour nous conquérir et nous organiser ce bel empire, et nous avons vu que, jusqu'en 1900, le Sénégal avait été à peu près la seule voie d'accès vers le Niger, et en particulier celle de la conquête du Soudan.

(1) Discours de M. Albert Sarraut inaugurant le monument de l'explorateur Jean Dupuis, à Roanne, le 4 septembre 1932.

C'est surtout par l'Atlantique en général, et le Sénégal en particulier, qu'a évolué le stade du conquérant ou de l'explorateur. C'est également par cette voie qu'a le plus évolué celui du politicien et de l'administrateur.

Et Dakar est devenu l'une des plus importantes métropoles sur les routes du monde.

PAR LE SAHARA.

Si, en regard, nous évaluons la valeur du commerce total du Soudan à la mer par le Sahara, nous trouvons qu'elle est bien minime. La suppression du commerce des esclaves et l'ouverture des voies de la Côte occidentale d'Afrique lui ont d'abord porté un coup bien funeste.

Et certains auteurs vous diront que, par suite du dessèchement progressif du Sahara (déjà étudié chapitre III, section IV), ce commerce ne fera que périlcliter davantage.

Mais, comme le fait remarquer l'éminent géographe E.-F. Gautier, il n'est pas du tout sûr que le dessèchement du Sahara se continue sous nos yeux. Il se pourrait qu'il y ait seulement des oscillations de climat suivant les périodes.

Et pourquoi, disent de nombreux auteurs, la science de nos ingénieurs et de nos agronomes ne parviendrait-elle pas à reconquérir patiemment sur le désert les espaces que le déboisement nous a enlevés? Ils sont persuadés, ceux-là, — et nous ajoutons notre humble avis au leur, — que, grâce à nos travaux persévérants, une liaison, non seulement facile, mais agréable, reprendra entre le nord et le centre de l'Afrique à travers le Sahara, comme aux temps préhistoriques. Car — ne l'oublions pas — le chemin de fer est une rivière qui ne marche pas, mais qui en a la fécondité. Sur tout son parcours, des oasis se créeront, et, sur ces oasis, des embranchements de routes et des caravanes.

M. Legendre, par exemple (1), ne craint pas d'affirmer :

« Le Sahara, qui isolait autrefois les pays qui le bor-

(1) LEGENDRE : *Tour d'horizon mondial*, p. 139.

dent, constitue aujourd'hui un lien entre eux : la police du Sahara, le projet de chemin de fer transsaharien intéressent toute l'Afrique du Nord, l'Afrique occidentale et même l'Afrique équatoriale. »

M. René Valet (1) le considère comme une surface de liaison entre des pays susceptibles de mise en valeur économique, et grâce aux moyens de transport modernes comme un faisceau de routes très droites et très faciles : c'est, en un mot, une véritable « route » africaine.

Il a été reconnu — nous le savons — que l'on peut unir des régions productives et peuplées par des itinéraires complètement plats, et que le rail créera le trafic.

Et cela, malgré l'aridité du désert. La remarque de M. Berthelot est en effet fort juste :

« On traverse le désert, comme on traverse la mer, et le commerce s'établit de l'une à l'autre rive. Les paquebots qui vont du Havre à New-York ne comptent pas sur le poisson qu'ils pêcheront en route pour couvrir leurs frais de voyage. » « Les lignes lucratives ne sont pas celles qui décrochent dans toutes les gares des wagons pleins qu'elles doivent remplacer par des wagons vides, mais celles qui transportent de bout en bout des trains complets » (2).

En vérité, si nous voulons approvisionner la métropole des matières premières qui lui manquent et qu'on trouve dans la vallée du Niger, pour atteindre cette vallée sans nous heurter à des prix de transport prohibitifs, nous n'avons qu'une voie : la voie transsaharienne (1).

Ensuite, comme la plupart des conflits européens doivent être solutionnés sur le Rhin, et que l'Allemagne reste notre irréductible ennemie, même si l'Italie est en même temps avec nous, ou neutre, le moyen le plus sûr pour transporter en France les troupes noires, la route la plus sûre à faire suivre sera de leur faire emprunter la voie transsaharienne et de leur faire effectuer la traversée la plus courte de la Méditerranée.

(1) *Revue économique internationale* d'août 1931, pp. 292-293.

(2) A. BERTHET : *L'Afrique saharienne et soudanaise*, p. 135.

Enfin, pour la police ou pour la défense de nos territoires d'Afrique, les Transsahariens permettraient de transporter en toute sécurité rapidement et discrètement par voie de terre sur un point quelconque de notre empire africain les troupes prélevées dans une autre partie de cet empire.

Et, quand on remarque qu'un continent, inondé de richesses naturelles comme l'Afrique, est le seul qui n'ait pas une grande voie ferrée centrale, on a le droit d'espérer qu'un jour est très prochain où l'Europe Occidentale débordante d'activités sera amenée à construire, non pas une, mais plusieurs voies ferrées transsahariennes et même transafricaines, Tanger - Dakar, Tanger - Gao (qui seraient si importantes si l'on perçait le tunnel sous le détroit de Gibraltar), Alger - Gao, Alger - Dakar, cette dernière ligne ayant été étudiée récemment par la mission Charles Roux.

Ces itinéraires peuvent, en attendant, être suivis par des camions et par des avions. Et ils ne manqueront pas de se multiplier et de s'améliorer parce que, d'après les affirmations lapidaires de E.-F. Gautier (1), « le Sahara s'interpose entre deux grandes régions violemment contrastées qui ont besoin l'une de l'autre et qui s'attirent violemment... L'Europe, si on peut dire, a faim de ses tropiques. Elle en a été séparée depuis toujours par l'obstacle du Sahara, dont le rétrécissement de la planète à notre époque souligne l'absurdité. Cet obstacle devra sauter. Il y a là une nécessité profonde. On sent déjà que le branle est donné... ».

Et cela, à telle enseigne que les Chambres de commerce d'Algérie ont organisé une croisière aérienne visant à intensifier les échanges économiques entre l'Algérie et les différentes colonies de l'A. O. F.

La mission désignée a pris son départ du terrain militaire de Blida-Joinville, le 12 janvier 1936, sous la direction du commandant Delcroix, la haute autorité du général Féquant, commandant la 5^e région aérienne, et du général Lacolley, commandant de l'air en Algérie. On lui a donné comme itinéraire le Sahara, Gao, Nia-

(1) E.-F. GAUTIER : *Le Sahara*, p. 174.

mey, Cotonou, Lomé, Ouagadougou, Abidjan, Kankan, Dakar, Saint-Louis, Bamakou, Ségou, Gao et le Sahara.

C'est ainsi que, petit à petit, la cote, la faveur du Désert augmente au détriment de celle de l'Océan.

Certains auteurs estiment qu'il ne faut pas avoir de préférence pour l'une ou l'autre voie qui ont chacune leurs avantages et leurs inconvénients.

C'est également l'opinion de l'explorateur Maistre, actuellement industriel à Villeneuve, près de Montpellier, et qui a bien voulu nous faire connaître à ce sujet toute sa manière de voir la question. Il a foi dans l'avenir du Transsaharien et il est persuadé que les trois voies d'accès ou débouchés par Dakar, le golfe de Guinée et le Sahara, loin de se contrarier, s'aideront au contraire mutuellement.

Au point de vue local, nous pensons, en effet, pour notre part, qu'il y aura souvent un bénéfice certain à acheminer les marchandises sur les ports de l'Océan pour des raisons de distance et de fret.

Dans d'autres cas, il sera préférable d'employer le Transsaharien dont la zone d'attraction commencera quand finira celle des autres voies qui iront même jusqu'à drainer vers lui toutes les marchandises assez riches pour supporter, en compensation d'autres avantages, des frais plus élevés de transport.

Mais, au point de vue général, nous insistons sur ce fait que, plus nous avançons dans le temps, et plus la voie du Sahara se signale à notre attention.

Les Anglais, pour définir leur stratégie navale, disent : « Le canal de Suez restera ouvert en temps de guerre comme en temps de paix pour le libre passage des bâtiments britanniques. » De même, nous pourrions dire : « Le trafic à travers la Méditerranée et à travers le Sahara restera assuré, en temps de paix comme en temps de guerre, pour le libre passage des bâtiments et des trains de chemin de fer entre les différentes parties de la France moderne. »

Nous résumerons donc notre conclusion générale dans ces derniers mots :

AUTREFOIS, l'accès de l'A. O. F. par l'Atlantique, par le Sénégal, était le plus fréquent et le plus facile.

HIER ET AUJOURD'HUI, *pour le temps de paix*, les trois voies se sont complétées et se complètent encore sans se concurrencer.

DANS UN AVENIR IMMÉDIAT, *pour le temps de guerre*, la voie du Sahara doit prendre la prépondérance, ainsi d'ailleurs que dans L'AVENIR EXTRÊMEMENT LOINTAIN *du temps de paix* au cours duquel cette voie bénéficiera des chemins de fer, camions et avions rapides que mettraient d'ailleurs à profit les bruns du Maghreb, s'ils voulaient et pouvaient exercer une emprise pacifique sur l'A. O. F., sans cependant la détacher de la mère-patrie. Celle-ci peut garder toute sa confiante sérénité, parce qu'elle sera toujours forte et respectée, en restant l'éternelle et incomparable éducatrice des peuples.

FIN.

VU : le 22 novembre 1935.

*Le Doyen de la Faculté des lettres de l'Université
de Montpellier,*

Augustin FLICHE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Montpellier,

TAILLIART.

BIBLIOGRAPHIE

PREMIÈRE PARTIE.

LIVRES.

- AEADIE (colonel) : *Nos richesses soudanaises et le chemin de fer trans-saharien*. — Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 184, boulevard Saint-Germain, Paris, format 22×14, 78 pages (1928).
- ABOU DIGUEN : *Notre empire africain noir*. — Lavauzelle, 124, boulevard Saint-Germain, Paris, format 22×14, 150 pages (1928).
- ANTONELLI : *L'Afrique et la paix de Versailles*. — Grasset (1921).
- ARCHIMBAUD (Léon) : *La plus grande France*. — Hachette, 79, boulevard Saint-Germain, Paris, format 19×12, 191 pages (1928).
- D'ARMAGNAC (lieutenant) : *Le Sahara, carrefour des races*. — Baconnier, Alger, format 22×17, 123 pages (1930).
- BAROT-FORLIÈRE : *L'oubli sur la gloire*. — A Fayard, 18-20, rue du Saint-Gothard, Paris, format 19×12, 319 pages (1926).
- BARATIER (lieutenant-colonel) : *A travers l'Afrique*. — Fayard, 18-20, rue du Saint-Gothard, Paris, format 23×16, 206 pages.
- BERTHELOT (André) : *L'Afrique saharienne et soudanaise*. — Les Arts et le Livre, Paris, format 23,5×19, 431 pages (1927).
- BRENIER (Henri) : *La politique coloniale de la France*. — Félix Alcan, 108, boulevard Saint-Germain, Paris, format 19×12, 280 pages (1924).
- BRESSOLES (H.) : *L'organisation financière locale de l'A. O. F.* — Imprimerie de l'Université, 17, rue Poquelin-Molière, Bordeaux, format 25×16, 121 pages (1922).
- COTY (F.) : *Sauvons nos colonies. — Le péril rouge en pays noir*. — Grasset, Paris, format 19×12, 263 pages (1931).
- DELONGLE (Pierre) : *L'Afrique occidentale française*. — Ernest Leroux, 28, rue Bonaparte, Paris-VI, format 33×25, 457 pages (1934).
- DORSENNE (Jean) : *Faudra-t-il évacuer l'Indochine?* — Nouvelle Société d'éditions, 281, rue Saint-Honoré, Paris, format 19×12, 254 pages (1932).
- DUROIS et TERRIER : *Les colonies françaises*. — Augustin Challamel, 17, rue Jacob, Paris, format 23,5×16, 1072 pages (1902).
- FOILLIET (Joseph) : *Le droit de colonisation*. — Librairie Bloud et Gay, 3, rue Garancière, Paris, format 25×16, 350 pages (1930).
- FORGERON : *Le protectorat en A. O. F. et les chefs indigènes* (1920).
- FREY (colonel) : *Côte occidentale d'Afrique*.
- GASSER (D^r) : *Rôle social de la France dans l'Afrique du Nord*. — Crès.
- GAUTIER (E.-F.) : *Le Sahara*. — Payot, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, format 16×10,5, 174 pages (1928).
- GIRAULT (A.) : *Principes de colonisation et de législation coloniales*. — Larose, 22, rue Soufflot, Paris, format 18,5×12, 660 pages (1895).
- GUERNIER (E.-L.) : *L'Afrique champ d'expansion de l'Europe*. — Armand Colin, 103, boulevard Saint-Michel, Paris, format 23×14, 283 pages (1933).
- GUY (Camille) : *L'Afrique occidentale française*. — Larose, 11, rue Victor-Cousin, Paris, format 23×14, 207 pages (1929).
- HANOTAUX (G.) et MARTINEAU (A.) : *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde* (tome IV). — Plon, 8, rue Garancière, Paris-6^e, format 30×24, 596 pages (1931).

- HARDY (G.) : *Vue générale de l'histoire d'Afrique*. — Colin, Paris, format 17×11, 200 pages (1930).
- HARMAND (Jules) : *Domination et colonisation*. — Flammarion, 26, rue Racine, format 17,5×12, 370 pages (1910).
- JOALLAND (général) : *Le drame de Dankori*. — Argo, 7, rue Honoré-Chevalier, Paris, format 19×12, 253 pages (1930).
- LAPPARENT (de) : *Leçons de géographie physique*. — Masson et C^{ie}, 120, boulevard Saint-Germain, Paris, format 24,5×17, 590 pages (1896).
- LEGENDRE (A.-F.) : *Tour d'horizon mondial*. — Payot, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, format 21,5×14,, 313 pages (1920).
- LENFANT (capitaine) : *Le Niger. Voie ouverte, à notre empire africain*. — Hachette, 79, boulevard Saint-Germain, Paris, format 24,5×16, 251 pages (1905).
- LONDRES (A.) : *Terre d'ébène*. — Albin Michel, 22, rue Huyghens, Paris, format 17,5×12, 268 pages (1929).
- LYAUTEY (Pierre) : *L'Empire colonial français*. — Les Editions de France, 20, avenue Rapp, Paris, format 20,5×13,5, 540 pages (1931).
- MANGIN (lieutenant-colonel) : *La force noire*. — Hachette, 79, boulevard Saint-Germain, Paris, format 18,5×12, 355 pages (1910).
- MANGIN (général) : *Regards sur la France d'Afrique*. — Plon, 8, rue Garancière, Paris-6^e, format 18×11, 308 pages (1924).
- MARTONNE (Emmanuel de) : *Abrégé de géographie physique*. — Armand Colin, 103, boulevard Saint-Michel, Paris, format 23×14, 355 pages (1932).
- MONTEIL (lieutenant) : *De Saint-Louis à Tripoli par le Tchad*. — Félix Alcan, 108, boulevard Saint-Germain, Paris, format 31×24, 448 pages (1894).
- MENIACD (Jacques) : *Les pionniers du Soudan*. — Société de publications modernes, 37, rue de Liège, Paris, format 23,5×19, 573 et 554 pages (1931).
- MESSAL (lieutenant-colonel) : *La genèse de notre victoire marocaine*. — Dunod, 92, rue Bonaparte, Paris, format 25×16, 336 pages (1931).
- MEYNIER (O.) : *Un précurseur, A. Le Chatelier*. — *L'Afrique noire*. — Flammarion, 26, rue Racine, Paris, format 17,5×12, 328 pages (1911).
- MINISTÈRE DE LA GUERRE : *Histoire militaire de l'A. O. F.* — Imprimerie Nationale, Paris, format 29×23, 890 pages (1931).
- MINISTÈRE DE LA GUERRE : *Les troupes coloniales pendant la guerre 1914-1918*. — Imprimerie Nationale, Paris, format 29×23, 502 pages (1931).
- MINISTÈRE DE LA GUERRE : *La cavalerie aux colonies*. — Imprimerie Villain et Bar, Paris, format 29×23, 206 pages (1931).
- MINISTÈRE DE LA GUERRE : *L'artillerie aux colonies*. — Imprimerie Villain et Bar, Paris, format 29×23, 403 pages (1931).
- MINISTÈRES DE LA MARINE ET DES COLONIES : *Sénégal et Niger. La France dans l'A. O. F. (1879-1883)*. — Challamel (1884).
- PIQUET (V.) : *Histoire des colonies françaises*. — Payot, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, format 23×14, 350 pages (1931).
- ROBER-RAYNAUD : *Le roman du Sahara*. — J. Peyronne et C^{ie}, 7, rue de Valois, Paris, format 19×12, 196 pages (1927).
- RONDET-SAINT (Maurice) : *Un voyage en A. O. F.* — Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 184, boulevard Saint-Germain, Paris-VI^e, format 17×12, 252 pages (1930).
- SARRAUT (A.) : *Mise en valeur des colonies françaises*. — Payot, 106, boulevard Saint-Germain, Paris, format 22,5×14, 663 pages (1922).
- SARRAUT (A.) : *Grandeur et servitude coloniales*. — Sagittaire, 20, rue Henri-Regnault, Paris, format 19×13, 285 pages (1931).
- SCHIEFER (G.) : *L'Algérie et l'évolution de la colonisation française*. — Librairie ancienne Honoré Flammarion, 5, quai Malaquais, format 24×19, 542 pages (1928).

- SCHIRMER (H.) : *Le Sahara*. — Hachette, 79, boulevard Saint-Germain, Paris, format 25×16, 443 pages (1893).
- STODDART-LOTHROP : *Le flot montant des peuples de couleur*. — Payot, Paris, format 23×14,5, 279 pages (1925).
- TERRIER (A.) et MOUREY (Ch.) : *L'œuvre de la III^e République en Afrique occidentale*. — Larose, Paris, format 25×12, 560 pages (1910).
- TOUTÉE (commandant) : *Dahomé, Niger, Touareg*. — A. Colin, 5, rue de Mézières, Paris, format 18×11, 363 pages (1898).
- VIOLLIS (Andrée) : *Indochine, S. O. S.* — Gallimard, 43, rue de Beaune, Paris, format 19×22, 252 pages (1935).
- WEULERSSE : *Noirs et Blancs*. — A. Colin, 103, boulevard Saint-Michel, Paris, format 19×12, 242 pages (1931).
- WEULERSSE : *L'Afrique noire*. — A. Fayard, format 23×14,5, 484 pages (1934).
- ZOLA : *Fécondité*. — Imprimeries réunies, 7, rue Saint-Benoît, Paris, Motteroz, directeur, format 18×13, 751 pages (1899).
- A... (?) : *L'appel de la France extérieure*. — Larose, Paris, format 26×21,5, 108 pages (postérieur à 1930-1931).

Renseignements des croquis pris.

GUERNIER : *L'Afrique, champ d'expansion de l'Europe*.

ILLUSTRATION : *Atlas colonial*.

MINISTÈRE DE LA GUERRE : *Histoire militaire de l'A. O. F.* — Imprimerie Nationale (1931).

TERRIER et MOUREY : *L'œuvre de la III^e République en Afrique occidentale*. — Larose, Paris, format 25×12, 560 pages (1910).

WEULERSSE : *L'Afrique noire*. — A. Fayard, format 23×14,5, 484 pages (1934).

Pour suppléments d'informations bibliographiques, voir *Bibliographie critique de l'A. O. F.*, du même auteur.

2° PARTIE.

A. — PÉRIODIQUES.

- Annales de géographie.* (Colin, Paris, 1907.)
Annales de physique du globe et de la France d'outre-mer. (Larose, éditeur, Paris.)
Armée moderne.
Bulletin de l'armée d'Afrique, 7, boulevard Baudin, Alger.
Bulletin de l'Association géographique française.
Bulletin du Comité de l'Afrique française, 21, rue Cassette.
Bulletin du Comité d'études historiques et scientifiques de l'A. O. F., 11, rue Victor-Cousin, Paris.
Géographie (La). (Société d'éditions G. M. G., 17, rue Jacob, Paris-13^e.)
Illustration (L'), 13, rue Saint-Georges, Paris.
Informateur de la quinzaine, 5, boulevard Beaumarchais, Paris.
Revue des Deux-Mondes, 15, rue de l'Université, Paris.
Revue de Paris, 3, rue Auber, Paris.
Revue des Troupes coloniales, 124, boulevard Saint-Germain, Paris.
Revue économique française.
Revue économique internationale, 12, place Loix, Bruxelles.
Revue d'Etudes militaires, 5, boulevard Beaumarchais, Paris.
Revue géographique, 15, rue Soufflot, Paris.
Revue militaire française. (Berger-Levrault, Paris.)
Revue scientifique, 286, boulevard Saint-Germain, Paris.
Tour du Monde (Le).
Vie scientifique (La).

B. — ARTICLES DE REVUE.

- ALKAMA : « Conquête de Tombouctou ». (*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, novembre 1934, p. 658.)
BOUCAU : « Transports de l'armée noire ». (*Bulletin de l'Association des géographes français*, juin 1928, p. 55.)
BOUCHE (Henri) : « Premier voyage Marseille - Gao ». (*Illustration* du 23 janvier 1932.)
CAPOT-REY : « Transsaharien ou Sud-Marocain ». (*Bulletin de l'Association des géographes français*, octobre 1928, p. 67-68.)
CHEVALIER : « Vingt-cinq ans après : L'A. O. F. pendant la période de 1898-1905 et en 1930 ». (*La Géographie*, Paris, LV, mai-juin 1931, p. 313-319.)
CHUDEAU : « Déviation du Niger ». (*Annales de géographie*, 1919, p. 52-60.)
DELONGLE (P.) : « L'heure du Transsaharien ». (*Revue de Paris*, 1^{er} novembre 1927.)
DUMOULIN (Lieutenant) : « Le Sahara ». (*Annales de géographie*, 15 juillet 1931.)
GAUTIER (E.-F.) : « Le relief du Fouta-Djallon ». (*Bulletin de l'Association des géographes français*, mai 1932, p. 83.)
GAUTIER (E.-F.) : « Les côtes de l'A. O. F. au sud de Dakar ». (*Annales de géographie*, 15 janvier 1931, p. 163 et suivantes.)
GAUTIER (E.-F.) : « Dessèchement du Sahara ». (*Annales de géographie*, 1907, p. 8.)
GAUTIER (E.-F.) : « Dessèchement du Sahara ». (*La Géographie*, XIII, p. 263.)

GAUTIER (E.-F.) : « L'A. O. F. n'est pas de très vieille humanité ». (*Bulletin de l'Association des géographes français*, juillet-octobre 1933, p. 109.)

HUBERT (Henri) : « Zones botaniques de l'A. O. F. ». (*Bulletin de l'armée d'Afrique*, Noël 1927.)

LABONNE (R.) : « L'Islam et les troupes noires ». (*Revue de Paris*, 1^{er} avril 1923.)

LABORDE (Fernand) : « Le rôle économique du chemin de fer transsaharien ». (*Revue économique internationale*, septembre 1931.)

LABOURET (Henri) : « Mise en valeur de l'A. O. F. ». (*Bulletin de l'armée d'Afrique*, Noël 1927.)

« Les Touareg ». (*Bulletin de l'armée d'Afrique*, Noël 1927.)
« La diffusion de la langue française ». (*Revue de Paris*, 1^{er} avril 1923, p. 593.)

LAMBEL (Robert) : « Le malaise de l'Afrique du Nord ». (*Illustration* du 9 mars 1935.)

LEROY-BEAULIEU : « Le chemin de fer transsaharien ». (*Revue des Deux-Mondes*, 1^{er} juillet 1899.)

MANGIN (Général) : « Lettres de la mission Marchand ». (*Revue des Deux-Mondes*, 15 septembre 1931.)

MARIAGE (André) : « L'avenir du rail et de la route ». (*L'armée moderne* du 4 décembre 1933.)

MENAUT (J.) : « Le malaise de l'Afrique du Nord ». (*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, novembre 1934, p. 649.)

MESSIMY (Général) : « Transsaharien ou Transafricain ». (*Illustration* du 24 août 1929.)

MEYNIER (O.) : « Tactique saharienne et engins modernes ». (*Revue militaire française*, 1^{er} juillet 1924.)

MEYNIER (O.) : « Transports transsahariens ». (*Revue militaire française* du 1^{er} décembre 1925.)

MEYNIER (O.) : « A propos des raids transsahariens ». (*Revue militaire française* du 1^{er} novembre 1925.)

MORNET (J.) : « Le Transsaharien ». (*Revue économique internationale*, janvier 1932.)

NOUVEAU (Capitaine) : « Le véhicule transsaharien ». (*Bulletin de l'armée d'Afrique*, novembre 1927.)

PÉROZ (Colonel) : « Les Touareg ». (*Revue de Paris*, 1901-2.)

PÉROZ (Colonel) : « Entre Niger et Tchad ». (*Revue de Paris*, 1904-2.)

PÉROZ (Colonel) : « Samory ». (*Le Tour du Monde*, 1890, 1^{er} semestre, p. 360.)

PERRET et LOMBARD : « L'itinéraire d'In-Salah au Tchad à travers l'Afrique ». (*Géographie*, tome XLII, 1922, p. 379.)

PERRET (Robert) : « Le climat du Sahara ». (*Annales de géographie* du 15 mars 1935, p. 162.)

RONDET-SAINT : « La colonisation ». (*Dépêche coloniale* du 29 novembre 1929.)

ROUSSEAU : « Le village Ouolof ». (*Annales de géographie*, t. XLII, 1933, p. 88-94.)

ROUX-BERGER : « Le Transsaharien ». (*Revue économique française*, janvier, février 1932, p. 30, 34, 36, 44 et 45.)

TESTIS : « A propos de la VI^e Conférence nord-africaine ». (*Bulletin du Comité de l'Afrique française*, août 1930.)

THIERRY (Colonel) : « L'armée indigène ». (*Revue des troupes coloniales*, 1923, p. 506-533.)

TILHO : « Sur le Tchad ». (Communication à l'Académie des sciences, 5. xl. 34, p. 897-900.)

VALÉRY (Paul) : « Etat d'esprit d'après-guerre ». (*Nouvelle revue française*, août 1919.)

VALET : « Les communications sahariennes. Le milieu économique saharien. L'automobile et l'avion ». (*Revue économique internationale*, août 1931, p. 291 à 334.)

VALLAUX : « Le Transsaharien ». (*Bulletin de l'Association des géographes français*.)

X... : « Classification des vents sur l'A. O. F. ». (*Annales de physique du globe et de la France d'outre-mer*, février 1935, p. 3.)

C. — ARTICLES DE JOURNAUX.

BAYSER (Guy DE) : « De jeunes chômeurs demandent l'Afrique en mariage ». (*Journal* du 23 décembre 1935.)

DESCOINS (Général) : « La main-d'œuvre pour le Transsaharien ». (*France militaire* du 27 février 1930.)

LAUZANNE (Stéphane) : « Wagons et camions au Sahara ». (*Matin* du 4 décembre 1932.)

LÉMERY (Henry) : « Le génie colonisateur de la France ». (*Journal* du 27 mars 1935.)

TABLE DES MATIÈRES

NATURE DU PROBLÈME

	Pages.
CHAP. I. — Généralités. Composition, limites, formation de l'A. O. F. Le but de notre ouvrage.....	3
CHAP. II. — Le Sénégal, siège de nos premiers comptoirs. — Notre installation concurrente sur le golfe de Guinée. — Notre installation en Algérie d'où date la reprise du mouvement africain.....	7
CHAP. III. — Les deux thèses en présence. — Géographie des régions intéressées.	21
<i>Section I.</i> — Les deux thèses en présence : par l'Atlantique? par le Sahara? Discussion à la Chambre. — Opinion de Lenz..	21
<i>Section II.</i> — Géographie. — Sénégal, Niger, Côte de Guinée.	25
<i>Section III.</i> — Géographie. — Sahara.....	62
<i>Section IV.</i> — Comparaison des routes.....	82
Discussion en conséquence des deux thèses. — Pour chacune, nous allons étudier successivement le PASSÉ, le PRÉSENT, l'AVENIR.	

LE PASSÉ.

Les deux stades non séparés :
 — stade du conquérant;
 — stade du politicien et de l'administrateur.

STADE DU CONQUÉRANT OU DE L'EXPLORATEUR (1).

A) Voie de l'Atlantique.

CHAP. IV. — La marche à l'intérieur du pays par le Sénégal et le Niger.	93
<i>Section I.</i> — Brière de l'Isle.....	94
Première mission Gallieni (août-octobre 1879).	95
Deuxième mission Gallieni (1880-1881)... ..	96
<i>Section II.</i> — Borgnis-Desbordes. — Trois expéditions de 1881 à 1883 :	
a) 1 ^{re} expédition Desbordes (1880-1881).	102
b) 2 ^e expédition Desbordes (1881-1882).	102
c) 3 ^e expédition Desbordes (1882-1883).	106
<i>Section III.</i> — Lieutenant-colonel Boilève (1883-1884).	110

(1) Etude des stades suggérée par la lecture de P. LYAUTEY : *L'Empire colonial français*. (Introduction.)

	Pages.
<i>Section IV.</i> — Commandant Combes (1884-1885)	110
<i>Section V.</i> — Lieutenant-colonel Frey (1885-1886)	112
<i>Section VI.</i> — Colonel Gallieni (1886-1887 et 1887-1888)	114
<i>Section VII.</i> — Colonel Archinard (1888-1893)	117
Campagne 1888-1889	118
Campagne 1889-1890	118
Campagne 1890-1891	120
<i>Section VIII.</i> — Lieutenant-colonel Humbert (1891-1892)	122
<i>Section IX.</i> — Lieutenant-colonel Combes (1892-1893). Double campagne avec le colonel Archinard	126
<i>Section X.</i> — Lieutenant-colonel Bonnier (1893-1894). Commandant Joffre	130
<i>Section XI.</i> — L'administration du colonel de Trentinian	135
<i>Section XII.</i> — Vue d'ensemble rétrospective sur cette voie de pénétration	137
CHAP. V. -- La marche à l'intérieur du pays par le golfe de Guinée	145
<i>Section I.</i> — Généralités	145
<i>Section II.</i> — Débuts de notre établissement sur la côte occidentale	146
<i>Section III.</i> — Débuts de la rivalité franco-anglaise au Niger et exploration de la Boucle	153
<i>Section IV.</i> — Les progrès de nos colonies côtières (Guinée française. — Côte d'Ivoire. — Dahomey)	156
<i>Section V.</i> — Nos progrès au Niger et dans le Haut-Dahomey	162
<i>Section VI.</i> — La jonction des colonies côtières au Soudan et au Niger	165
<i>Section VII.</i> — Vue d'ensemble rétrospective sur cette voie de pénétration. — Opinion de Binger	167
CHAP. VI. -- Additif par l'Atlantique. — Rive droite du Sénégal. — La clef du Sahara	169
CHAP. VII. -- Conclusion générale sur la pénétration par l'Atlantique	171
Golfe de Guinée, flanc-garde	171
Les Français ont été favorisés (Savane, populations solides)	172
 B) Voie du Sahara.	
CHAP. VIII. -- <i>Section I.</i> — Les explorations et missions jusqu'à 1830	175
<i>Section II.</i> — Le commerce saharien	177
<i>Section III.</i> — Le commerce transsaharien	178
<i>Section IV.</i> — L'expansion française au Sahara de 1830 à 1900 : a) 1830-1852; b) 1852-1864; c) 1864-1879; d) 1879-1881; e) 1881-1890; f) 1890-1900	179

	Pages.
<i>Section V. — L'expansion française et les missions au Sahara de 1900 à 1932 : a) missions avec chameaux ; b) missions avec automobiles ; c) missions avec avions ; d) missions avec autos et avions.</i>	191
<i>Section VI. — Les projets de Transsaharien. . . .</i>	207
CHAP. IX. — Conclusion sur cette voie de pénétration.	246
C) A cheval sur les deux voies.	
CHAP. X. — <i>Section I. — De Saint-Louis à Tripoli par le Tchad : Monteil.</i>	247
<i>Section II. — Entre Niger et Tchad : Voulet-Chanoine.</i>	248
<i>Section III. — Le chemin de fer lui-même sera à cheval sur les deux voies. Puis il aura des variantes : Transsoudanien, Transmauritanien, Transmarocain (Mogador-Sénégal).</i>	252
CHAP. XI.	
D) Conclusion sur le stade du conquérant ou de l'explorateur.	254

STADE DU POLITICIEN ET DE L'ADMINISTRATEUR.

CHAP. XII.	<i>Section I. — Communications.</i>	260
	<i>Section II. — Mise en valeur économique.</i>	280
	<i>Section III :</i>	
	<i>a) Politique indigène (assistance, enseignement, travaux).</i>	289
	<i>b) Politique religieuse.</i>	299
	<i>c) Politique militaire.</i>	308
	<i>Section IV. — Le bilan financier du programme de travaux publics en A. O. F.</i>	319
CHAP. XIII.	— Organisation générale :	
	<i>Section I. — Administration.</i>	321
	<i>Section II. — Finances.</i>	330
	<i>Section III. — Justice.</i>	334
	<i>Section IV. — Régime politique.</i>	335
CHAP. XIV.	— Conventions avec les autres puissances au sujet des limites.	338
CHAP. XV.	— Conclusion sur le stade du politicien et de l'administrateur.	348

LE PRÉSENT.

CHAP. XVI.	— L'A. O. F. actuelle :	
	<i>Section I. — Situation intérieure actuelle.</i>	353
	<i>Section II. — L'A. O. F. dans le monde.</i>	354
CHAP. XVII.	— Conclusion sur le présent de l'A. O. F.	358

L'AVENIR.

1^{re} PARTIE. — Avenir immédiat.

	Pages.
CHAP. XVIII — Cas de guerre.....	363

2^e PARTIE. — Avenir lointain. Stade du choc en retour.

Examen rétrospectif de notre colonisation.....

CHAP. XIX. — <i>Section I.</i> — Les reproches et les menaces au point de vue pratique.....	368
<i>Section II.</i> — Les reproches et les menaces au point de vue théorique.....	37
En conséquence, les pessimistes disent que nous devons abandonner les colonies.....	380
<i>Section III.</i> — Or, actuellement, en supposant qu'on veuille bien faire en s'en allant, le remède serait pire que le mal, car :	
A) Des voisins prendraient notre suite....	381
B) Les peuplades retomberaient dans leur état antérieur.	382
<i>Section IV.</i> — Si, disent les pessimistes, nous nous maintenons dans les colonies où nous sommes entrés par la force, on nous en chassera par la force.....	384
CHAP. XX. — <i>Mais non, il n'y aura pas de ressac :</i>	
1 ^o Parce que les indigènes n'ont pas lieu de se plaindre au point de vue pratique.....	387
2 ^o Parce que les indigènes n'ont pas lieu de se plaindre au point de vue théorique....	391
CHAP. XXI. — <i>Le ressac pacifique :</i>	
<i>Section I.</i> — Cependant ne peut-on craindre au moins un ressac pacifique?.....	393
A) L'A. O. F. ne peut-elle se détacher de nous comme le fruit mûr se détache de l'arbre?	393
B) Ne pouvons-nous pas être submergés par le flot montant des peuples de couleur?	397
<i>Arguments :</i>	
Suprématie initiale de la race blanche..	397
Baisse de la race blanche.....	398
<i>Section II.</i> — Le flot pacifique noir.....	400
<i>Section III.</i> — Les possibilités de la race noire.	402
A) Les qualités des Noirs. Le Sénégal aux Sénégalais.	402
B) Histoire des noirs. Leurs défauts. Les métis.	407
<i>Section IV.</i> — Le flot pacifique brun.....	423
<i>Section V.</i> — Cette émancipation de l'Afrique du Nord musulmane et brune comment se produirait-elle? La force inhérente des Bruns en Afrique.	428

CHAP. XXII. — Mais ce ressac pacifique lui-même ne se produira pas car : 1° notre race est toujours très belle et forte ; 2° la politique généreuse de la France a été trop profitable aux indigènes qui, au fond, restent toujours loyaux.....	Pages. 431
---	---------------

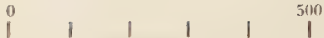
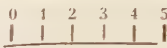
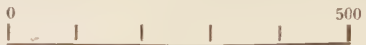
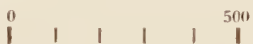
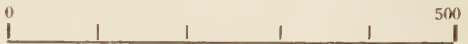
CONCLUSION GÉNÉRALE.

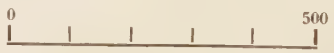
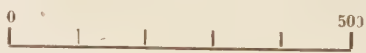
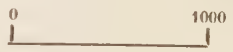
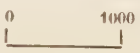
CHAP. XXIII — Conclusion générale.	439
Bibliographie.	445

Table Alphabétique des Croquis et Figures avec indication de leurs échelles

PAGES

2	A. O. F. politique.	Echelle 1/40.000.000	500	0	500	1000
25	L'Afrique Occidentale française, carte physique.	0	500			1000
27	Croquis <i>a</i>	0	500			1000
28	Croquis <i>b</i>	0	500	1000		
29	Croquis <i>c</i>	0			500	
30	Croquis <i>d</i>	0	500	1000	1500	
39	Région des sources du Sénégal et du Niger. Etude détaillée.	0	1	2	3	4 500
45	Croquis <i>g</i>	0			500	
97	Les deux premières expéditions de Galliéni : 1879-80 et 1880-81.	0				500
101	Les trois expéditions Borguis-Desbordes : 1880-81, 1881-82, 1882-83.	0				500
111	Expédition Combes.	0				500
113	Expédition Lieutenant-Colonel Frey : 1885-86.	0				500
115	Expéditions Galliéni : 1886-87 et 1887-88.	0				500
119	Expéditions Colonel Archinard.	0	1	2	3	4 500
123	Expédition du Lieutenant-Colonel Humbert.	0	1	2	3	4 5
127	Campagne du Lieutenant-Colonel Combes : 1892-93.	0	1	2	3	4 500

- 131 Expéditions Bonnier : 1893-94. 
- 147 La marche à l'intérieur du pays par le Golfe de Guinée. Débuts de notre établissement sur la Côte Occidentale. Les progrès des colonies côtières.
1^{er} Croquis 
- 149 2^e Croquis 
- 153 Voyages du Capitaine Binger dans la Boucle du Niger. Débuts de la rivalité franco-anglaise au Niger et exploration de la Boucle.

- 155 Exploration de la Boucle. 
- 158 Les progrès de nos colonies côtières : Côte d'Ivoire. 
- 160 Les progrès de nos colonies côtières : Dahomey.

- 163 Nos progrès au Niger et dans le Haut-Dahomey.
La jonction des colonies côtières au Soudan et au Niger.

- 175 L'Afrique Occidentale française : Voie du Sahara.
Les expéditions et missions.

- 194 Opérations en Mauritanie. 
- 200 Rallye-auto février-mars 1930. 
- 215 Itinéraires transsahariens-transafricains. 
- 261 Voies ferrées. 
- 263 Itinéraires de voyage.

- 276 Voies aériennes africaines. 
- 278 Lignes télégraphiques ouest-africaines. 



E R R A T A

Pages	Ligne	Au lieu de :	Mettre :
24	29	Sahara-Soudan	Sénégal-Soudan.
26	22	Le Cayes	le Cayor.
119.	Croquis	Mettre le rond de Diéna	1 cm. plus à l'Ouest.
133	19 et 32	1892	1893.
192	2	L'Algérie ou le Soudan	l'Algérie et le Soudan.
192	17	Afrique Australe	Afrique Occidentale.
198	38	Reporter le paragraphe «Le succès des voyageurs» à la page 201, juste avant l'étude du véhicule transsaharien.	
216	22 et 23	A rayer	
216	25	1.600 kilomètres	1,600 kilomètre.
250	8	S'écrit-il	s'écrit Voulet.
250	21	Le 15 au matin	Le 15 juillet au matin.
264	37 et 38	A rayer	
261, 276 et 278		Croquis d'après renseignements de Guernier « l'Afrique, champ d'expansion de l'Europe ».	
324	34	Elle est de nouveau	la Côte-d'Ivoire est de nouveau.
340	25 à 30	A rayer	
341	26	1899	1889.
385	21 et 22	En a profité	en profitera.
403	13	Mahomet Ali	Mehemet Ali.
412	2	Après « chute de Ghâna », ajouter « de 1076 ».	
430	11	Nous les croyons	Ils pourraient être.

APPENDICE

RENSEIGNEMENTS RELEVÉS PENDANT L'IMPRESSION

1° Sur l'« Echo de Paris » du 11 février 1936

**Au sujet du loyalisme des indigènes
et des bienfaits de notre civilisation** (Cf. p. 435)

A bord du *Chella*, 10 février 1936. — Au moment où le *Chella*, à bord duquel il se trouvait, quittait Dakar, le légat du Pape, le Cardinal Verdier, a fait la déclaration suivante :

« L'inauguration de la cathédrale du Souvenir Africain a couronné l'effort civilisateur et missionnaire de la France et de l'Eglise catholique en Afrique. Toutes les cérémonies religieuses qui en furent l'occasion se sont déroulées dans une atmosphère dont nous garderons l'éternel souvenir.

« Il me plaît d'abord de rendre hommage à la compréhension de nos colonisateurs et particulièrement de M. Brévié, qui travaillent à l'élévation morale et sociale de nos frères noirs. Avec quelle émotion n'avons-nous pas vu les principaux chefs indigènes accourir de toutes parts pour saluer le légat du Pape et les évêques de France et rendre hommage à notre politique de collaboration fraternelle. Mais par dessus tout, c'est le travail que nos missionnaires accomplissent avec un désintéressement et une générosité sans bornes qui nous a rempli d'admiration et d'émotion.

« Notre salut et notre reconnaissance doivent aller spécialement à l'évêque de Dakar et aux Pères du Saint-Esprit qui ont organisé ces fêtes incomparables, dont on peut attendre de profonds bienfaits dans l'ordre religieux.

« Cette mission marque une étape dans la compréhension et l'esprit de collaboration entre le continent noir et la mère-patrie, entre la race blanche et la race noire.

« Je ne peux que redire mon émotion profonde en quittant cet immense continent sur lequel il me semble voir se lever une ère de paix, de prospérité, de charité et de civilisation. »

2° Pendant la conférence du lieutenant-colonel

Pierre Weiss, le 20 février 1936

**à la Chambre de Commerce de Belfort,
sur l'Aviation au Sahara**

A PROPOS DES PISTES D'AVION (Cf. p. 205)

Les avions relient l'Afrique du Nord à l'Afrique Occidentale française en suivant cinq pistes principales, dirigées sensiblement Nord-Sud qui passent :

a) par Casablanca, Tindouf, Idjil, Atar et Dakar en contournant le Rio de Oro;

b) par Oran-Taoudeni-Tombouctou;

c) par Reggan-Gao;

d) par Alger-In-Salah-Tamanrasset-Zinder (axe du Hoggar);

e) par Fort-Flatters et Djanert.

Au Sud, de Dakar au Tchad, se trouve, suivant une direction Ouest-Est, une poutre maîtresse vers laquelle les têtes de lignes des colonies du Golfe de Guinée dirigent leur guide-rope particulier.

(Renseignements confirmés par l'« Illustration » du 8 février 1936, page 155.)

3° Sur « Paris-Soir » du 25 février 1936

A propos de l'excellence de notre colonisation (Cf. p. 434)

Un flatteur « coup de chapeau ». Le Maroc fut pour moi une révélation !

« La rapidité avec laquelle s'est développé ce protectorat stupéfie ceux qui sont habitués aux demi-mesures, aux compromis, aux mesquineries financières de l'Administration coloniale britannique. »

par Winston CHURCHILL.

Imprimerie
CHARLES-LAVAUZELLE & C^{ie}
PARIS, LIMOGES, NANCY.
